Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2494

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/6 — 90000 — 6151/67

Bonn, den 19. Januar 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich das von der Bundesregierung beschlossene

Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972

nebst einer Anlage mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Ferner übersende ich die von der Bundesregierung zur Durchführung des Programms beschlossenen Entwürfe

a) **eines Gesetzes über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs** nebst Begründung,

b) **eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes** nebst Anlage und Begründung,

c) **eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr** nebst Begründung,

d) **eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** nebst Begründung

(Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 15. Dezember 1967 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972 und den Gesetzentwürfen zu dem Verkehrspolitischen Programm, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen die Gesetzentwürfe keine Einwendungen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist aus der Anlage 3 zu ersehen.

Kiesinger

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

ERSTER TEIL
Wortlaut des Programms

ZWEITER TEIL
Gesetzentwürfe



Erster Teil

Wortlaut des Programms

I. Binnenverkehr

A. Lage des binnenländischen Verkehrs

Allgemeine Vorbemerkungen

Der binnenländische Verkehr ist mit schweren Problemen belastet. Sie wirken sich auf die Volkswirtschaft sowie — in Anbetracht auch der gesellschaftspolitischen Aufgabe des Verkehrs — auf die Öffentlichkeit und den einzelnen Staatsbürger aus. Ihre Lösung erfordert eine langfristig vorausschauende, zugleich aber rasche und wirksame Initiative der Bundesregierung.

Hauptgründe für diese Lage sind:

— die zunehmende Belastung des deutschen Straßennetzes — auch durch den Schwerlastverkehr auf weite Entfernungen — mit wachsender Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit und Behinderung des Verkehrsflusses,

— der Rückgang des Personenverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem im Nahbereich, bewirkt durch den starken Anstieg des Pkw-Verkehrs,

— der Strukturwandel in der Energieversorgung mit der Folge eines starken Rückgangs von Kohletransporten,

— die mit dem Vordringen des Mineralöls zunehmende Bedeutung des Rohrleitungsverkehrs,

— die Standortverlagerung der Erdölraffinerien in die Verbrauchszentren mit der Folge verkürzter Transportwege,

— die relativ abnehmende Bedeutung des Massengutverkehrs, die sich vor allem bei den Eisenbahnen zeigt,

— die stark angestiegenen Kosten der Verkehrsunternehmen, die als Dienstleistungsbetriebe besonders personalintensiv sind,

— die sehr begrenzten Möglichkeiten, Mehrkosten durch Preiserhöhungen aufzufangen,

— die noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen — vor allem bei den Wegekosten —, die einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenteilung entgegenstehen,

— die Verschärfung der Wettbewerbssituation im Straßen- und Binnenschiffsverkehr durch die starke Betätigung ausländischer Transportunternehmen.

Große Teile der deutschen Verkehrswirtschaft sind aus diesen Gründen in wirtschaftliche und finanzielle Bedrängnis geraten.

1. Eisenbahnen

Die unbefriedigende wirtschaftliche Entwicklung der *Deutschen Bundesbahn* (DB) hat eine ständig steigende Belastung des Bundeshaushalts zur Folge. Die Leistungen des Bundes betrugen ohne Investitionsdarlehen 1960 rund 360 Millionen DM. Sie erhöhten sich bis 1966 einschließlich des Kapitaldienstes für einen bestimmten Teil der Anleihen auf rund 2800 Millionen DM. Darin sind rund 1140 Millionen DM für die Abgeltung betriebsfremder und politischer Lasten enthalten. Der starke Anstieg konnte trotz intensiver Rationalisierungsmaßnahmen und erheblicher Personaleinsparungen nicht verhindert werden. Zugleich mußte die DB als Folge von Strukturveränderungen und Konjunkturschwankungen Verkehrsverluste hinnehmen.

Es kommt hinzu, daß die DB geringere Anpassungsmöglichkeiten an veränderte Verkehrsstrukturen hat. Sie hatte deshalb durch die Änderung der Verkehrsströme nach dem Krieg größere Schwierigkeiten als andere Verkehrsträger.

Die im Rahmen der allgemeinen Entwicklung erhöhten Personalkosten konnten durch höhere Erträge nicht aufgefangen werden. Entsprechende Tariferhöhungen waren aus Wettbewerbsgründen nicht möglich. Der Reorganisation, der weiteren Rationalisierung und dem künftigen Verkehrsaufkommen der DB kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Die wirtschaftliche Lage der *Nichtbundeseigenen Eisenbahnen* (NE) hat sich in den letzten Jahren aus den gleichen Gründen wie bei der DB zunehmend verschlechtert. Die Aufrechterhaltung des Betriebes ist bei der Mehrzahl der Bahnen nur mit Hilfe von Zuschüssen und Darlehen der aufsichtsführenden Länder möglich.

2. Straßenverkehr

a) Überlastung des Straßennetzes — Gefährdung der Sicherheit

Die Bundesrepublik Deutschland hat in den vergangenen Jahren alles in ihren Kräften Stehende getan, um das Straßennetz auszubauen und zu verbessern. Hierfür sind von 1950 bis 1966 rund 88 Mrd. DM aufgewendet worden. Daran ist der Bund mit rund 24,5 Mrd. DM beteiligt.

Trotz dieser Leistungen sind auch künftig noch große Aufgaben zu bewältigen. Nur etwa 40 % der Bundesfernstraßen sind gegenwärtig mit Fahrbahndecken ausgestattet, die der Verkehrsbelastung entsprechen, nur etwa 45 % der Bundesfernstraßen verfügen über die Standardbreite für zweispurige Straßen. Schon hieraus wird deutlich, daß eine intensive Fortführung des Straßenbaus unumgänglich ist, und

zwar gleichermaßen durch Bund, Länder und Gemeinden.

Alle Bemühungen um den weiteren Ausbau des Straßennetzes werden jedoch von der noch stärkeren Zunahme der Motorisierung überholt werden.

Der Pkw-Bestand ist in den Jahren 1960 bis 1966 bei Einwohnerzahlen von 56,0 und 58,9 Millionen von 4,5 auf 10,3 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Das Verhältnis zur Einwohnerzahl betrug 1960 rund 12 und 1966 rund 6 Einwohner je Pkw. Nach Schätzung des Ifo-Instituts in München wird sich der Pkw-Bestand in den kommenden Jahren etwa wie folgt entwickeln:

1970: rund 13,5 Millionen Pkw — (rund 5 Einwohner je Pkw bei einer Einwohnerzahl von 60,3 Millionen)

1975: rund 17 Millionen Pkw — (rund 4 Einwohner je Pkw bei einer Einwohnerzahl von 61,6 Millionen)

1980: rund 20 Millionen Pkw — (rund 3 Einwohner je Pkw bei einer Einwohnerzahl von 62,8 Millionen).

Hinzu kommt die besondere Lage der Bundesrepublik Deutschland. Sie wird bei einem Vergleich mit anderen Ländern Europas deutlich. Über einen Kilometer Straße fuhren nach Berechnungen auf der Grundlage der von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) veröffentlichten Zahlen über Fahrleistungen und Straßenlängen im Jahre 1965 im Durchschnitt

in Frankreich	105 000 Pkw,
in Dänemark	187 000 Pkw,
in Italien	200 000 Pkw,
in Belgien	260 000 Pkw,
in England	334 000 Pkw,
in der Bundesrepublik Deutschland	400 000 Pkw.

Darüber hinaus führt der ständig zunehmende Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen zu einer starken Beanspruchung der Straßen.

Insgesamt hat dies zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und zu einer Zunahme der *Verkehrsunfälle* beigetragen. 1965 wurden im Straßenverkehr 15 753 Menschen getötet und 433 490 verletzt. 1966 waren es bereits 16 864 Tote und 456 582 Verletzte. Das sind pro Tag 46 Verkehrstote und 1270 Verletzte. Für 1967 muß ein weiterer Anstieg befürchtet werden. Die Straßenverkehrsunfälle verursachen auch große volkswirtschaftliche Verluste. Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln beziffert sie für das Jahr 1966 auf mindestens 6,7 Mrd. DM.

b) Straßengüterverkehr

Die Zahl der im *gewerblichen Güterfernverkehr* eingesetzten Fahrzeuge stieg von 1956 mit 20 542 Einheiten im Rahmen der Kontingentserhöhung bis 1966 auf 24 899 Einheiten.

Das ist eine Zunahme von 21,2 %. Außerdem hat sich das Leistungsangebot durch die Erhöhung der Maße und Gewichte und die technischen Verbesserungen im Fahrzeugbau weiter erhöht. Die Verbesserung des Straßennetzes hat darüber hinaus zu verkürzten Umlaufzeiten der Fahrzeuge geführt.

Die wirtschaftliche Lage dieses Verkehrszweiges ist in den letzten Monaten zwar ungünstiger geworden. Die Kostenentwicklung wirkt sich allerdings in den einzelnen Unternehmen nicht einheitlich aus und konnte bisher in vielen Betrieben weitgehend kompensiert werden. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ist die Ertragslage deutscher Unternehmer wegen der Wettbewerbsverzerrungen wesentlich ungünstiger als für die meisten ausländischen Konkurrenten.

Die Zahl der im *Werkfernverkehr* eingesetzten Fahrzeuge ist von 1956 mit 42 869 Einheiten auf 77 431 Einheiten im Jahre 1966 gestiegen. Dies ist eine Zunahme von 80,7 %. Insbesondere hat die Senkung der Werkfernverkehrsteuer von 5 auf 3 Pf/tkm seit 1964 zu einer verstärkten Ausweitung geführt. Allein von August 1964 bis August 1966 erhöhte sich im Werkfernverkehr die Ladekapazität der gemeldeten Fahrzeuge um rund 18 % und die beförderte Gütermenge um rund 20 %.

Der gewerbliche *Güternahverkehr*, der bei der Bedienung der Fläche und zur Ergänzung der Leistungen der übrigen Verkehrsträger eine unentbehrliche Funktion erfüllt, wird von rund 75 000 Unternehmen betrieben. Der Zugang zum Gewerbe ist praktisch so gut wie unbeschränkt. Trotz einer erheblichen Leistungssteigerung in den letzten Jahren muß die wirtschaftliche Lage dieses typisch mittelständischen Gewerbezweiges angesichts des hohen Laderaumangebots und des dadurch möglichen Preisdrucks als unbefriedigend bezeichnet werden. Die Entwicklung der Erlös-Kosten-Relation ist im gewerblichen Güternahverkehr erheblich ungünstiger als im gewerblichen Güterfernverkehr.

c) Straßenpersonenverkehr

Die steigende Verkehrsdichte in den Großstädten und ihrem Einzugsbereich, aber auch auf vielen Fernstraßen, behindert mehr und mehr den Verkehrsfluß. Dadurch entstehen nicht nur hoher zusätzlicher Kraftstoffverbrauch und Materialverschleiß, sondern auch erhebliche Zeitverluste.

Diese Entwicklung beeinträchtigt zudem in hohem Maße die Verkehrsabwicklung im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße. Mit dem Verlust an Pünktlichkeit und Schnelligkeit vermindert sich die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies führt zu einer weiteren Abwanderung auf private Personenkraftwagen, insbesondere im Berufs- und Stadtverkehr. Die Wertigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel sinkt weiter.

Dadurch wird die wirtschaftliche Lage dieses Verkehrszweiges, insbesondere der kommunalen Verkehrsbetriebe zunehmend verschlechtert. Steigenden Kosten stehen sinkende Erträge gegenüber. Diesem negativen Entwicklungsprozeß entgegenzuwirken und die Anziehungskraft des öffentlichen Personen-

nahverkehrs zu steigern, wird im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden angestrebt.

3. Binnenschiffahrt

Von den 4100 Binnenschiffahrtsunternehmen sind 95 % mittelständische Partikulierbetriebe, die in der Regel über nur ein Schiff verfügen, und 5 % Reedereien. Dagegen beträgt das Verhältnis gemessen an der Tonnage rund 56 (Reedereien): 44 (Partikuliere). Die Partikuliere erhalten ihre Beschäftigung nahezu ausschließlich von den Reedern, für die sie die Transporte als Unterfrachtführer durchführen.

Diese strukturellen Eigenarten haben zusammen mit dem von den schwankenden Wasserständen abhängigen Ausnutzungsgrad der Transportmittel, der starken Konzentration auf der Nachfrageseite und dem scharfen internationalen Wettbewerb dazu beigetragen, daß — ungeachtet insgesamt steigender Beförderungsleistungen — ein ständiger Preisverfall eingetreten ist. Dies wirkt sich bei den davon betroffenen Gütern auch auf die Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn aus. Der daraus folgende wirtschaftliche Verfall innerhalb des Schiffahrtsgewerbes kommt unter anderem in einer Zunahme der Zwangsversteigerungen zum Ausdruck. Das Gewerbe kann sich allein durch eigene Maßnahmen aus dieser Situation nicht befreien.

4. Entwicklung der Verkehrsleistungen

Das Gesamtaufkommen des Güterverkehrs ohne Straßengüternahverkehr betrug

1959 = 117,7 Mrd. tkm,
1963 = 144,9 Mrd. tkm,
1965 = 153,t Mrd. tkm,
1966 = 155,2 Mrd. tkm.

An der Bewältigung dieser Transportleistung waren die einzelnen Verkehrsträger wie folgt beteiligt:

Verkehrszweige	1959	1963	1965	1966
	in Prozent			
Eisenbahnen	51,5	50,0	44,6	43,0
Binnenschiffahrt	28,4	27,3	28,4	28,9
Straßengüterfernverkehr	18,6	19,3	21,2	21,7
Rohölfernleitungen	1,5	3,4	5,8	6,4

Nach Schätzungen des Ifo-Instituts werden die Güterverkehrsleistungen aller genannten Verkehrszweige von 155,2 Mrd. tkm im Jahre 1966 auf 194,4 Mrd. tkm im Jahre 1975 ansteigen.

Diese absolute Zunahme wird sich bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich auswirken. Es ist damit zu rechnen, daß sich der Anteil der Eisenbahnen weiter verringert. Dazu tragen der Rückgang des Massengutverkehrs und die zunehmende Bedeutung der Rohrleitungstransporte bei, wenn auch das Grundnetz der Rohölleitungen bereits weitgehend errichtet ist. Bei Rohrleitungen für Mineralölprodukte ist die Wirtschaftlichkeit erst bei Verkehrsströmen in einer Größenordnung gegeben, die in der Bundesrepublik Deutschland zur Zeit noch kaum erreicht wird. Planung und Bau von Rohrleitungen sind in das Bundesverkehrswegeprogramm einzubeziehen. Der Notwendigkeit hoher Sicherheitsvorkehrungen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Anteilsverschiebungen innerhalb der Verkehrsträger können sich auch durch verbesserte Transporttechniken, wie z. B. den Großcontainerverkehr, ergeben.

Es ist eine vordringliche Aufgabe der Verkehrspolitik, diese Veränderungen bei den einzelnen Verkehrsträgern im Sinne einer volkswirtschaftlich richtigen und vertretbaren Verkehrsteilung zu beeinflussen.

B. Notwendige Maßnahmen

Allgemeine Vorbemerkungen

Ziel der Verkehrspolitik angesichts dieser Lage muß sein:

— die Nachfrage der Bevölkerung und der verladenden Wirtschaft nach Verkehrsleistungen zu angemessenen Bedingungen zu erfüllen,

— die wirtschaftliche Lage der drei Binnenverkehrsträger durch

Anpassung der Transportkapazität an die Strukturveränderungen im Verkehrsaufkommen,

weitere Annäherung der Ausgangsbedingungen für den Wettbewerb, Stärkung ihrer Marktposition

so zu verbessern, daß sie langfristig auf eigenen Füßen stehen können,

— im Güterverkehr eine in erster Linie über die Kräfte des Marktes gesteuerte volkswirtschaftlich optimale Aufgabenteilung zu erreichen,

— für eine moderne Verkehrsbedienung in der Fläche zu sorgen,

— die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen —vor allem im kombinierten Verkehr — zu fördern,

— ein auf den künftigen Bedarf ausgerichtetes Verkehrswegenetz zu schaffen,

— die Verkehrssicherheit durch erzieherische, technische, gesetzgeberische und administrative Maßnahmen zu heben.

Die nachstehenden Abschnitte enthalten *Maßnahmen,* die geeignet und notwendig sind, um dieses Ziel zu erreichen. Die in Abschnitt A geschilderte Lage des deutschen Binnenverkehrs, die in Kürze in weiten Bereichen zu einer bedrohlichen Verschärfung führen wird, macht im Straßengüterfernverkehr die Anwendung nichtmarktkonformer Mittel zwin-

gend erforderlich. Dies bedeutet keine Abwendung von dem Grundsatz, auch im Güterverkehr die Marktwirtschaft zur Wirkung kommen zu lassen. Die Eingriffe sollen nur Übergangscharakter haben und durch marktkonforme Lösungen ersetzt werden, sobald sie ihre ordnende Funktion erfüllt haben. Damit wird die Voraussetzung für eine marktwirtschaftliche Grundausrichtung der Verkehrspolitik im Güterverkehr geschaffen, wie sie auch im Rahmen der künftigen europäischen Entwicklung angestrebt wird.

In der *Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft* (EWG) hat die Bundesregierung während der zurückliegenden Jahre nichts unversucht gelassen, die verkehrspolitischen Arbeiten zu beschleunigen. Sie hat sich deshalb auch stets bemüht, ihre nationalen verkehrspolitischen Maßnahmen auf die gemeinsame Verkehrspolitik auszurichten, soweit sich diese bereits abzeichnet.

Die Bundesregierung wird gemäß der Ratsentscheidung vom 21. März 1962 die EWG wegen derjenigen Maßnahmen konsultieren, die die gemeinsame Verkehrspolitik wesentlich berühren könnten. Sie geht davon aus, daß die mit dem verkehrspolitischen Programm angestrebte Normalisierung der verkehrswirtschaftlichen Lage es ihr erlauben wird, die in diesem Programm vorgesehenen Regelungen zu gegebener Zeit an künftige EWG-Entscheidungen anzupassen.

1. Deutsche Bundesbahn

Wenn angesichts der besorgniserregenden Entwicklung bei der DB nicht weitreichende Entscheidungen getroffen werden, ist damit zu rechnen, daß die im Jahre 1967 veranschlagten *Leistungen des Bundes* in Höhe von rund 2,5 Mrd. DM (ohne Investitionshaushalt) *bis 1972 auf rund 5 Mrd. DM ansteigen.*

Um diese für das Unternehmen und den Bundeshaushalt nicht tragbare Entwicklung zu ändern, sind die folgenden *eigenen Maßnahmen der DB* erforderlich, die durch verkehrs- und finanzpolitische Entscheidungen der Bundesregierung zu ergänzen sind.

a) Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung des Unternehmens

Nach Feststellungen des Bundesministers für Verkehr, die sich auch auf umfassendes Material des Vorstandes der DB stützen, ist es notwendig und möglich, daß die DB in den Jahren 1967 bis 1972 ihren Personalbestand entscheidend senkt. Der DB werden daher folgende Auflagen erteilt:

In dem Zeitraum von 1967 bis 1972 ist

(I) der Personalbestand bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, den zentralen Stellen, den Bundesbahndirektionen einschließlich der ihnen zugeordneten überörtlichen Dienststellen und den Ämtern mindestens um rund *7000 Kräfte* zu vermindern,

(II) der Personalbestand in allen übrigen Dienstzweigen um rund *75 000 Kräfte* zu senken.

Zu (I)

Diese Auflage gründet sich auf die Überlegung, daß die DB sich moderner Organisationsformen und des verstärkten Einsatzes neuzeitlicher Hilfsmittel in der Verwaltungsführung bedienen kann und sich dem fortschreitenden Strukturwandel in der Technik und im Verkehrsaufkommen anpassen muß.

Zur Erreichung dieses Zieles kommen insbesondere in Frage:

- Neugliederung des Netzes der DB;
- wesentliche Verringerung der Anzahl der Bundesbahndirektionen;
- Zusammenlegung und Vereinfachung des organisatorischen Aufbaus zentraler Stellen;
- Neugliederung der Ämterinstanz in allen ihren Zweigen;
- Zentralisation des Sozialdienstes;
- Nutzung der Rationalisierungsmöglichkeiten durch Einsatz elektronischer Datenverarbeitung (EDV), insbesondere für Zwecke der Berechnung der Löhne, Gehälter und Versorgungsbezüge, der Materialbewirtschaftung, der Berechnung und Kontrolle der Frachten und Fahrgelder, einer weitergehenden Transportsteuerung sowie der Statistik;
- Einsatz moderner Buchungsautomaten im Abfertigungsdienst.

Die Bundesregierung erwartet, daß die Organe der DB unverzüglich die nach dem Bundesbahngesetz vorgesehenen Verfahren zur Aufhebung bzw. Zusammenlegung von Bundesbahndirektionen und zentralen Stellen einleiten.

Der Bundesminister für Verkehr wird den Vorstand der DB bitten, ihm Vorschläge für eine der Neugliederung des Unternehmens entsprechende Konzentration der Hauptverwaltung vorzulegen.

Zu (II)

Im personalintensiven Außendienst liegen auch in Zukunft die Schwerpunkte der Konzentration und Rationalisierung in folgenden Maßnahmen:

- Straffung der Verwaltung, der Betriebsführung und der Vorhaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen.

  Hierzu gehören zum Beispiel: Vereinigung kleiner Dienststellen, Fortsetzung der Punktrationalisierung, Verringerung der Werkstättenkapazität, Zusammenfassung des Verwaltungsdienstes für örtliche Dienststellen, Automatisierung betrieblicher Vorgänge (Fernsteuerung, selbsttätiger Streckenblock, Einsatz der Datenverarbeitung zur Steuerung von Zug- und Rangierbewegungen), Fortführung der Mechanisierung bei Oberbauarbeiten.
- Arbeitsorganisatorische Maßnahmen, insbesondere durch Wahrnehmung von Tätigkeiten verschiedener Dienstzweige durch vielseitig eingesetztes Personal.

— Investitionen zur Modernisierung und Rationalisierung.

Dazu zählen sowohl

Aufwendungen für die großen Umstellungsmaßnahmen, z. B. in der Zugförderung, im Signal-, Fernmelde- und Rangierwesen sowie in der Sicherung der Bahnübergänge

als auch

solche für zahlreiche Einzelmaßnahmen örtlicher Art, die in ihrer Gesamtheit einen erheblichen Rationalisierungserfolg garantieren.

— Ständige Abstimmung der Investitionen, der Produktionsweisen sowie des Inhalts und Umfangs des Leistungsangebots auf die Nachfrage.

Die Auflagen sind gerechtfertigt und nach vorhandenen Plänen und Berechnungen durchführbar. Dabei werden sich die Personalverminderungen auf alle Dienstzweige und auf alle Gruppen des Personals sowie auf alle Laufbahnen beziehen.

Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß mit diesen Auflagen starke Eingriffe in das innere Gefüge der DB vorgenommen werden. Sie hält die Maßnahmen jedoch für unumgänglich, um die wirtschaftliche Lage der DB zu verbessern. Es wird erwartet, daß soziale Härten für das Personal durch Einzelmaßnahmen oder — soweit größere Organisationseinheiten betroffen sind — durch Sozialpläne gemildert werden, die mit den Personalvertretungen abzustimmen sind.

b) Rationalisierung der Flächenbedienung

Der Vorstand der DB hält es aus seiner Sicht für erforderlich, auf insgesamt etwa 6500 km verkehrsschwachen Strecken (Neben- und Hauptbahnen) den der Eisenbahn noch verbliebenen unwirtschaftlichen Verkehr in Stufen entweder teilweise (Reiseverkehr) oder insgesamt (Reise- und Güterverkehr) von der Schiene auf die Straße zu verlagern.

Die Stufen 1 und 2 (rund 5500 km, davon die Hälfte Gesamtstillegung) liegen fest. Für insgesamt rund 1000 km dieser beiden Stufen sind Anträge auf Stillegung bereits genehmigt.

Die Stufe 3 soll voraussichtlich weitere 1000 km Strecken umfassen. Wie bei den Stufen 1 und 2 wird die DB vor Einleitung der Stillegungsverfahren die obersten Landesverkehrsbehörden unterrichten.

Nach Auffassung der Bundesregierung muß die Rationalisierung der Flächenbedienung zwei gleichwertigen Zielsetzungen dienen:

(I) *Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens*, insbesondere auch im Bereich des Personennah- und des Kleingutverkehrs.

(II) *Modernisierung und Verbesserung der Verkehrsbedienung* unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumordnungspolitischer Gesichtspunkte.

Der Vorstand der DB erhält die Auflage, die *Stillegung unwirtschaftlicher Strecken* unter Beachtung sowohl ihres Zubringerwertes als auch der Rückwirkungen, die sich aus den vorgesehenen Maßnahmen beim Straßengüterfernverkehr gemäß Ziffer 2 ergeben, so fortzuführen, daß die gesetzlichen Verfahren bis zum 31. Dezember 1968 durchgeführt, mindestens aber eingeleitet sind.

Soweit bei der Prüfung der Anträge der DB volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Gesichtspunkten der Vorrang vor dem eigenwirtschaftlichen Interesse der DB gegeben und deshalb die Genehmigung zur Stillegung versagt werden muß, wird die Bundesregierung einen Ausgleich nach § 28 a des Bundesbahngesetzes gewähren.

Besonderer Berücksichtigung bedarf bei allen Stillegungen das *Zonenrandgebiet.* In ihm liegen rund 1750 km der von der DB zur Stillegung vorgeschlagenen Strecken. Zum Teil kann auch hier die Verkehrsbedienung durch Verlagerung auf die Straße verbessert werden. Andererseits sind hierunter Strecken, die aus politischen Erwägungen weiterbetrieben werden müssen.

Bei der Überprüfung von Strecken im Zonenrandgebiet wird wie folgt verfahren:

Der Bundesminister für Verkehr gibt die einzelne Strecke zur Überprüfung frei. Die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde hört alle Beteiligten und nimmt gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, insbesondere auch zur Frage des Ersatzverkehrs, Stellung. Die Deutsche Bundesbahn legt dem Bundesminister für Verkehr das betriebswirtschaftliche Ergebnis für die Strecke und die von ihr vorgesehenen Maßnahmen vor. Der Bundesminister für Verkehr beruft daraufhin einen interministeriellen Arbeitskreis der beteiligten Ressorts ein, dessen Aufgabe es ist, nach Prüfung eines jeden Einzelfalles einen Entscheidungsvorschlag für die Bundesregierung zu erarbeiten. Auf diese Weise werden von vornherein diejenigen Strecken ausgesondert, die aus übergeordneten politischen Gründen aufrechterhalten werden müssen. Die Deutsche Bundesbahn erhält in diesen Fällen den notwendigen Ausgleich.

c) Verbesserung des Leistungsangebots in kommerzieller, betrieblicher und technischer Beziehung

Die DB wird in diesen Bereichen ihre Anstrengungen noch erheblich steigern müssen. Unter Berücksichtigung der vom Vorstand der DB entwickelten Vorstellungen wird der Bundesminister für Verkehr diesem aufgeben, eine Reihe besonders dringlicher Maßnahmen beschleunigt durchzuführen oder, wenn bereits eingeleitet, zu intensivieren.

(I) Güterverkehr

— Verstärkte Anreize, um den *Großcontainerverkehr* für die Schiene zu gewinnen durch

Ausrüstung von Knotenpunktbahnhöfen mit modernen Umschlagvorrichtungen,

verstärkten Einsatz von Spezialfahrzeugen für die Beförderung von Großcontainern,

eine den Kundenwünschen angepaßte schnelle Bedienung,

Beteiligung der Kunden an Rationalisierungsgewinnen,

verstärkte Kooperation zwischen allen Beteiligten, besonders auch im Zubringer- und Verteilerdienst;

— Erweiterung des *Huckepackverkehrs* durch

Einsatz möglichst von Ganzzügen auf wichtigen, auch grenzüberschreitenden Magistralen, Beförderung nach schnellen Sonderfahrplänen, Preisstellungen für den gewerblichen und den Werkfernverkehr, die mindestens den jeweiligen Kosteneinsparungen entsprechen,

organisierte Zusammenarbeit aller Beteiligten;

— Mitwirkung bei der Entwicklung moderner Mittel des *sonstigen kombinierten Verkehrs* (Kleinbehälter, Paletten) und Anpassung der ortsfesten Anlagen;

— Förderung des *Gleisanschlußverkehrs* durch

Mitwirkung bei der Planung und Anlage von Stammgleisen beim Aufschluß von Industriegelände, um den Einzelunternehmen einen unmittelbaren Kontakt mit dem Schienennetz zu ermöglichen,

Verbesserung der Bedienung über Gleisanschlüsse,

weitere Anpassung der Privatgleisanschlußbedingungen (PAB) an individuelle Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft,

in geeigneten Fällen Förderung des Baus von Gleisanschlüssen durch die öffentliche Hand;

— Weitere Rationalisierung des *Kleingut- und Stückgutverkehrs* durch

Vereinfachung der personalintensiven Arbeitsvorgänge, insbesondere durch Konzentration und Verringerung der Umladestellen,

Fortsetzung der Punktrationalisierung,

Einbeziehung in den kombinierten Verkehr, Einleitung von praktischen Versuchen, (vgl. S. 45).

Der Bundesminister für Verkehr wird den Vorstand der DB beauftragen, unverzüglich die vorgesehenen Maßnahmen nach zeitlichen und sachlichen Gesichtspunkten zu konkretisieren.

Die Anstrengungen der DB zur Förderung des Großcontainer-, Huckepack- und Gleisanschlußverkehrs müssen auch darauf gerichtet sein, die Auswirkungen der Maßnahmen auf dem Gebiete des Straßengüterfernverkehrs aufzufangen und den Wünschen der verladenden Wirtschaft qualitativ und quantitativ entgegenzukommen.

Hierzu gehören unter anderem:

— Anpassung an den Service der Wettbewerber, insbesondere des Kraftwagens: vor allem auch verstärkter Schutz des Gutes vor Transportschäden;

— stärkerer Einsatz technischer Mittel auf den öffentlichen Ladestellen (bewegliche Kräne, Gabelstapler, Transportbänder usw.);

— Fortführung der Modernisierung des Wagenparks.

Für den wirtschaftlichen Einsatz moderner technischer Anlagen ist eine gute Auslastung Voraussetzung. Daher ist der Verkehr auf zentrale Punkte — Knotenbahnhöfe — zu konzentrieren. Das Netz des Zubringer- und Verteilerdienstes (erweiterte Rollfuhr, Stückgutlinienverkehr), das auch schienenferne Orte erfaßt und eine Bedienung des Frachtkunden am Geschäftssitz ermöglicht, ist weiter auszubauen.

(II) Personenverkehr

Verbesserung der Attraktivität durch

— Zusammenschlüsse im Personennahverkehr der Ballungsgebiete in Form des Verbundes, wie z. B. im Hamburger Raum, oder mittels durchgerechneter Tarife;

— Anreize zu verstärkter Inanspruchnahme

Steigerung des Komforts der Reisezüge einschließlich des Service im Schlafwagen-, Speisewagen- und sonstigen Verpflegungsdienst, Ausgestaltung der Zugverbindungen im Städte- und Fernverkehr;

— weitere Vereinfachung der Ausgabe von Fahrausweisen, z. B. durch verstärkten Einsatz von Automaten;

— verstärkten Kundendienst im Reisegepäckverkehr u. a. in der Hausbedienung.

(III) Kundenbetreuung und kommerzieller Dienst

Dem rückläufigen Verkehrsaufkommen ist durch Ausbau der Akquisition entgegenzuwirken:

— Vorrang des Kundendienstes im gesamten Geschäftsverkehr. Insbesondere muß im Zuge der beabsichtigten Vergrößerung der Direktionsbezirke durch organisatorische Maßnahmen eine regional gegliederte kundennahe Vertretung (Stadtbüros) geschaffen werden;

— Personelle Verstärkung des Werbedienstes, ggf. auch durch Inanspruchnahme von Speditionsunternehmen und nichtbeamteten Agenten;

— Erteilung von Abschlußvollmacht an Werbebeamte, Amtsvorstände und ausgewählte Dienststellenleiter;

— Einrichtung einer zentralen Tarifstelle, die den Werbedienst berät und die Einheitlichkeit der Angebote sichert.

(IV) Verbindung zu Flughäfen

Die rasch fortschreitende Bedeutung des Luftverkehrs, auch des Luftfrachtverkehrs, macht es notwendig, die großen Flughäfen an das Schienennetz anzuschließen. Dabei ist durchgehende Abfertigung zwischen der Eisenbahn und den Luftfrachtunternehmen anzustreben.

Wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung des Leistungsangebots ist, daß die DB die Bemühungen fortsetzt, ihre Einrichtungen dem Fortschritt der

Technik anzupassen, z. B. durch automatische Steuerungstechniken und Verwendung elektronischer Datenverarbeitungsanlagen.

d) Mittelfristige Investitionsplanung für die Jahre 1968 bis 1972

Der Vorstand der DB hat einen mittelfristigen Investitionsplan für die Jahre 1968 bis 1972 mit jährlichen Raten von 2,55 Mrd. DM aufgestellt. Er hält dieses Investitionsvolumen für notwendig, um

das Leistungsangebot attraktiver zu gestalten und damit die Erträge zu steigern,

den Aufwand in allen Bereichen zu senken und insbesondere die Verminderung des Personalbestandes bis 1972 zu verwirklichen.

Dieser mittelfristige Investitionsplan der DB enthält Angaben über die erforderlichen Ersatzinvestitionen sowie über die von der DB beabsichtigten Modernisierungs- und Rationalisierungsinvestitionen in den nächsten 5 Jahren.

Der Bundesminister für Verkehr wird den Vorstand der DB ersuchen, den Investitionsplan unverzüglich

a) auf die Ziele des Verkehrspolitischen Programms, insbesondere die Belange der verladenden Wirtschaft, auszurichten,

b) nach zeitlichen und sachlichen Schwerpunkten im Sinne der zukünftigen Aufgaben der DB (vgl. Seite X ff. zu konkretisieren,

c) in den Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes einzuordnen.

Die Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen dieses Investitionsplans sind mit Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu begründen und unterliegen der jeweiligen Genehmigung im Rahmen des Wirtschaftsplanes für die DB.

Zur Finanzierung sind vorgesehen:

— Leistungen des Bundes zur positiven Rationalisierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung

1968: 210 Millionen DM,

1969: 320 Millionen DM,

1970: 430 Millionen DM,

1971: 500 Millionen DM;

— jährliche Abschreibungen in Höhe von 1,4 bis 1,5 Mrd. DM;

— bis zu 500 Millionen DM durch von der DB aufzunehmende Anleihen. Hierbei ist die jeweilige Lage des Kapitalmarktes zu berücksichtigen.

2. Straßenverkehr

Der ständig zunehmende Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen führt zu einer übermäßigen Beanspruchung des Straßennetzes und gefährdet Verkehrsfluß und Verkehrssicherheit auf den Straßen in immer stärkerem Maße. Im Zusammenhang mit der weiteren Zunahme des Pkw-Verkehrs muß in absehbarer Zeit mit einem *Notstand auf weiten Teilen unseres Straßennetzes* gerechnet werden. Demgegenüber steht ein nicht ausgelastetes Eisenbahnnetz, dem die Übernahme von Transportleistungen bei bestimmten Massen- und Schwergütern keine Schwierigkeiten bereitet.

Hinzu kommt, daß der notwendige Kapazitätsabbau und eine den Strukturveränderungen in Wirtschaft und Verkehr angepaßte Umorganisation der DB auch bei größter Beschleunigung einen Anpassungszeitraum erfordern. Aus diesen Gründen sind, zumindest für eine Übergangszeit, im Interesse

der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf den Straßen,

der Wiederherstellung einer geordneten und gesunden Verkehrswirtschaft und damit

der Verbesserung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn

folgende *Maßnahmen im Straßengüterfernverkehr* (gewerblicher Güterfernverkehr und Werkfernverkehr) notwendig:

a) Ab 1. Juli 1968 *Besteuerung aller Beförderungsleistungen im Straßengüterfernverkehr,* soweit sie durch Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mehr als 4000 kg erbracht werden. Die Steuer beträgt

für Beförderungen im gewerblichen Güterfernverkehr 1 Pf/tkm;

für Beförderungen im gewerblichen Möbelfernverkehr (ausgenommen Umzugsgut) 0,1 Pf je Kubikmeter-Kilometer;

für Beförderungen im Werkfernverkehr nach Nutzlastgrößenklassen der eingesetzten Fahrzeuge gestaffelt 3, 4, 5 Pf/tkm.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen ist es erforderlich, auch den grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr in die Besteuerung einzubeziehen. Aus dem gleichen Grunde ist für Im- und Exportgüter von und nach den deutschen Seehäfen bei der Steuerberechnung nur die 170 km übersteigende Tarifentfernung zugrunde zu legen.

Die Befreiungs- und Ermäßigungstatbestände des bisherigen Beförderungsteuerrechts werden übernommen und für den Berlin-Verkehr erweitert. Zusätzlich ist für alle Verkehre eine Bagatellgrenze für die Erhebung der Steuer in Höhe von 5 DM festgesetzt worden.

Der Hoheitsverkehr der Gebietskörperschaften sowie anderer Körperschaften des öffentlichen Rechts ist von der Steuer freigestellt.

Beförderungen im Huckepack- und Behälterverkehr werden, wenn sie abschnittsweise auf der Schiene durchgeführt werden, für den gesamten Transportweg von der Steuer befreit.

b) *Ab 1. Juli 1970 Verbot der Beförderung nachstehender Güter im Fernverkehr* über die Nahzone hinaus:

1. Getreide, ausgenommen frisch geerntetes Getreide bei der Beförderung zu Trocknungsanlagen
2. Grubenholz
3. Faserholz
4. Sonstiges Rohholz
5. Holzschwellen und sonstiges bearbeitetes Holz
6. Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken
7. Marmor, Granit und andere Naturwerksteine, Schiefer
8. Gips- und Kalkstein, ausgenommen Düngegips und Düngekalk
9. Findlinge, Kiesel, Schotter und andere zerkleinerte Steine
10. Sonstige Rohmineralien
11. Eisenerze
12. Eisen- und Stahlabfälle und -schrott
13. Nichteisen-Metallerze, -abfälle und -schrott
14. Steinkohle, Steinkohlenbriketts und -koks
15. Braunkohle, Braunkohlenbriketts und -koks, Torf
16. Kalk und Zement, ausgenommen Düngekalk
17. Bestimmte Baustoffe aus Naturstein, Bims, Gips, Zement und ähnlichen Stoffen
18. Bestimmte grobkeramische und feuerfeste Baustoffe
19. Roheisen, Ferrolegierungen, Rohstahl
20. Gewalztes Eisen- und Stahlhalbzeug
21. Sonstiges Eisen- und Stahlhalbzeug
22. Betoneisen und Betonstahl (Moniereisen)
23. Gewälzte Stahlbleche in Platten und Rollen, Breitflachstahl
24. Sonstige Stahlbleche
25. Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl
26. Rohre, Rohrverschluß- und -verbindungsstücke aus Stahl
27. Personenkraftwagen, soweit mehr als 2 zusammen befördert werden.

Bei der Größenordnung dieses Verkehrs (etwa 38 Millionen t = 27,9 % des gesamten Straßengüterfernverkehrs deutscher und ausländischer Fahrzeuge) sind positive Auswirkungen für den Verkehrsfluß auf den Straßen zu erwarten.

c) Begrenzung des gewerblichen Güterfernverkehrs durch allmähliche, sich über acht Jahre hinziehende *Verringerung des Genehmigungskontingents.* Hierbei werden die jährlich auslaufenden Genehmigungen in dem Umfang nicht mehr erteilt, der dem Verhältnis zwischen der durch das Transportverbot freiwerdenden Ladekapazität zur gesamten Ladekapazität des gewerblichen Güterfernverkehrs entspricht.

Der Bundesminister für Verkehr wird mit Zustimmung des Bundesrates eine entsprechende Rechtsverordnung erlassen.

d) Änderung der Kapazitätsregelung im gewerblichen Güterfernverkehr mit dem Ziel, sie flexibler zu gestalten und einen *Anreiz* zu geben, *im Güterfernverkehr kleinere Fahrzeuge zu verwenden,* ohne daß hierdurch die Nutzlastkapazität erhöht wird. Der Vorteil besteht darin, daß der Unternehmer die Kraftfahrzeuggenehmigung für ein großes Kraftfahrzeug in Genehmigungen für eine entsprechende Zahl kleinerer Kraftfahrzeuge umtauschen kann.

Dadurch wird die Anpassung an die Nachfrage nach Fahrzeuggrößen erleichtert, die den Bedürfnissen der Verlader entsprechen. Aus demgleichen Grund wird auch die unter a) genannte Steuer für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 4000 kg nicht erhoben.

Der Bundesminister für Verkehr wird die für die Umwandlung erforderliche Rechtsverordnung erlassen.

e) Nachdem die EWG-Kommission am 14. Juni 1967 einen Vorschlag für eine Kapazitätsregelung im innerstaatlichen Güterkraftverkehr vorgelegt hat, wird der Bundesminister für Verkehr prüfen, in welcher Weise die eingeleitete *Modernisierung des Konzessionierungssystems* [vgl. d)] *noch stärker fortgesetzt werden kann.*

f) Zur Verbesserung der Lage des *gewerblichen Güternahverkehrs* wird das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) geändert mit dem Ziel, das *Tarifbildungsverfahren* für diesen Zweig des Güterkraftverkehrs wie folgt *umzustellen:*

   Bildung marktgerechter Beförderungsentgelte durch gleichberechtigte Einschaltung der Unternehmer und der Verlader in Tarifkommissionen; bei Nichteinigung Entscheidung in einem Schiedsverfahren unter Beteiligung von Vertretern beider Gruppen sowie von zwei unabhängigen Beisitzern und unter Vorsitz eines keiner dieser beiden Gruppen angehörenden Vorsitzenden; Genehmigung der so gebildeten Beförderungsentgelte durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

3. Binnenschiffahrt

a) Kapazitätsregelung

Maßnahmen zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Binnenschiffahrtsmärkte mit folgenden Zielen:

(I) Verminderung des Einflusses vorübergehend unbeschäftigten Schiffsraumes auf den Markt durch eine *kurzfristig wirkende Kapazitätsregelung.* Dieser Schiffsraum soll für einen bestimmten Zeitraum gegen Zahlung von Prämien stillgelegt werden können. Die Prämien werden aus einer Ausgleichskasse gezahlt, in die von allen Schiffahrttreibenden im Wege eines Ab-

gabeverfahrens Einzahlungen zu leisten sind und die vom Gewerbe unter öffentlicher Aufsicht verwaltet werden. Dieser Regelung müssen Abwrackmaßnahmen vorausgehen, die eine ständige echte Überkapazität beseitigen.

(II) Verhinderung des Entstehens von Überkapazitäten durch eine *langfristig wirkende Kapazitätsregelung*, die es ermöglicht, den Neubau von Binnenschiffen zu beeinflussen.

Die Maßnahmen zu (I) und (II) können wegen der engen Verflechtung der europäischen Binnenschifffahrtsmärkte nur durch eine EWG-Regelung und wegen der notwendigen Beteiligung von Drittstaaten in Verbindung mit einem internationalen Übereinkommen eingeführt werden. Der dadurch bedingte Zeitaufwand macht die nachfolgenden Übergangsmaßnahmen erforderlich.

b) Strukturverbesserung, besonders für die Partikulierschiffahrt

(I) Bei der mittelständischen Binnenschiffahrt sind *strukturpolitische Maßnahmen* notwendig mit dem Ziel, wettbewerbsfähige Betriebsgrößen zu schaffen. Betrieben der Partikulierschiffahrt, auch soweit sie in öffentlich-rechtlichen Schifferbetriebsverbänden zusammengeschlossen sind, ist die Möglichkeit zu geben, Betriebseinheiten zu bilden, die sich am Markt unternehmerisch betätigen können. Da das erforderliche Eigenkapital nicht zur Verfügung steht, wird die Bildung von Zusammenschlüssen, z. B. Genossenschaften oder GmbH's, von der öffentlichen Hand zu unterstützen sein.

Ferner wird zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifferbetriebsverbände das bisherige Verbot zu eigener Akquisitionstätigkeit aufgehoben.

(II) In dem Umfang, in dem die zur Zeit laufenden Untersuchungen das Vorhandensein einer ständigen, echten Überkapazität von Schiffsraum bestätigen, wird durch eine *Abwrackaktion* der Binnenschiffahrt der Markt bereinigt.

Den Inhabern von Kleinbetrieben, denen wegen ihres technisch veralteten Schiffsraums oder aus sonstigen Gründen keine Existenzmöglichkeit mehr bleibt, wird das Ausscheiden aus dem Beruf durch Einbeziehung in die Abwrackaktion erleichtert. Diese Maßnahmen sind beschleunigt durchzuführen, da sonst die Funktionsfähigkeit der Binnenschiffahrtsmärkte empfindlich gestört bleibt.

Für die unter (I) und (II) genannten Aufgaben werden aufgrund vorläufiger Schätzungen etwa 55 Millionen DM benötigt. Davon sind rund 18 Millionen DM aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren. Die öffentlichen Mittel werden je nach der Zweckbestimmung als Kredithilfe oder als verlorener Zuschuß gewährt. Sie sind über einen Zeitraum von 4 bis 5 Jahren bereitzustellen. Soweit die Mittel als Abwrackprämien verwendet werden, ist ihre Bereitstellung von der Selbstbeteiligung des Gewerbes in Höhe von zwei Dritteln abhängig.

c) Frachtenbildungs- und -genehmigungsverfahren sowie Frachtenkontrolle

(I) *Umstellung des Frachtenbildungsverfahrens:*

Bildung marktgerechter Beförderungsentgelte durch gleichberechtigte Einschaltung der Unternehmer und der Verlader in Frachtenausschüssen; bei Nichteinigung Entscheidung in einem Schiedsverfahren unter Beteiligung von Vertretern beider Gruppen sowie von zwei unabhängigen Beisitzern und unter Vorsitz eines keiner dieser beiden Gruppen angehörenden Vorsitzenden; Genehmigung der so gebildeten Beförderungsentgelte durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

(II) *Anwendung des Territorialitätsprinzips* bei den Frachten im grenzüberschreitenden Verkehr:

Verbindlichkeit der genehmigten Beförderungsentgelte für deutsche und ausländische Schiffahrttreibende auf dem deutschen Streckenanteil.

(III) *Verschärfung der Frachtenkontrolle:*

Einräumung des Rechtes zu Initiativprüfungen der Frachtenkontrolleure; Übertragung der Frachtenkontrolle auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr; Verpflichtung der Unternehmer zur monatlichen Vorlage der Frachtunterlagen.

4. Angleichung der Wettbewerbsbedingungen

Der Wettbewerb kann nur dann seine Funktion erfüllen, wenn er auf der Basis angeglichener Wettbewerbsbedingungen ausgeübt wird. Wegen der engen Beziehungen zwischen binnenländischem und grenzüberschreitendem Verkehr sind jedoch nationale Lösungen vielfach nicht mehr möglich, wenn auch z. B. die nationale Regelung einer gleichen Mehrwertbesteuerung des internationalen Eisenbahn- und Luftverkehrs auf der inländischen Teilstrecke im Auge behalten werden muß.

Ein besonders dringliches, nur im europäischen Rahmen lösbares Problem ist die gleichmäßige Heranziehung der Verkehrsträger zur Deckung der ihnen zuzurechnenden Wegekosten.

a) Zwischenlösung des Wegekostenproblems nach den Vorstellungen der EWG-Kommission

(I) Binnenschiffahrt

Einführung von *Schiffahrtabgaben* auf allen EWG-Wasserstraßen und deren stufenweise Anhebung auf einen in allen EWG-Ländern übereinstimmenden Kostendeckungsgrad.

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Aufkommen an Schiffahrtsabgaben auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen zunächst um 15 % anzuheben. Dabei sind die Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen zu berücksichtigen.

Die übrigen EWG-Partner erheben bisher entweder keine oder nur geringfügige Schiffahrtabgaben.

(II) Straßenverkehr

Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen *Struktur der Kraftfahrzeugsteuern.* Hierbei geht es darum, ein System zu entwickeln und zur Anwendung zu bringen, das dem Verhältnis der Kosten Rechnung trägt, die durch die einzelnen Fahrzeugkategorien verursacht werden (z. B. Einfluß der Achslast auf die Abnutzung und Verschlechterung der Wegebefestigung). Diese Maßnahmen müssen möglichst kurzfristig mit einer *Harmonisierung* der in den Mitgliedsländern unterschiedlichen Sätze der Kraftfahrzeugsteuern verbunden werden (Kfz- und Mineralölsteuer).

Die Bundesregierung hat in Brüssel erklärt, daß sie für eine beschleunigte Zwischenlösung im Sinne vorstehender Zielsetzungen eintritt.

b) Problem der Wegekostendeckung im Luftverkehr

(I) Der Luftverkehr von Unternehmen in der Bundesrepublik ist in erster Linie grenzüberschreitender und nur zum kleinen Teil innerdeutscher Verkehr. Ein Wettbewerb findet im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen und ausländischen Luftverkehrsgesellschaften statt. Im innerdeutschen und z. T. auch im innereuropäischen Verkehr steht der gewerbliche Luftverkehr auch im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern.

(II) In Übereinstimmung mit den für die anderen Verkehrsträger geltenden Grundsätzen wird auch für den gewerblichen Luftverkehr die Verwirklichung des Prinzips der Wegekostendeckung angestrebt. Die Luftverkehrsunternehmen sind daher anzuhalten, die Kosten für ihren „Weg", d. h. für die Flug- und Landeplätze, deren Betrieb und die Flugsicherung einschließlich des Flugwetterdienstes aufzubringen. Dieses Prinzip schließt die Leistung staatlicher Subventionen für den innerdeutschen Regionalluftverkehr aus.

(III) Eine Kostendeckung, einschließlich einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals, besteht z. Z. hinsichtlich des Betriebes der Flughäfen.

Nicht gedeckt werden die Kosten der Flugsicherung und des Flugwetterdienstes, die jedoch nicht nur von der gewerblichen, sondern auch von der militärischen Luftfahrt sowie vom Luftsport verursacht werden. Zu welchen Anteilen dies der Fall ist, kann im Augenblick noch nicht mit hinreichender Genauigkeit bestimmt werden.

Darüber hinaus läßt sich das Problem der Kostendeckung für die Flugsicherung nur international lösen. Die Bundesregierung ist bemüht, diese Lösung im Rahmen der europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt „Eurocontrol" und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sobald wie möglich herbeizuführen.

Die vorstehenden Überlegungen zur Wegekostendeckung gelten nicht für den Berlinverkehr.

c) Deutsche Bundesbahn

Entlastung der Deutschen Bundesbahn von der Hälfte der Kosten für den *Betrieb und* die *Erhaltung höhengleicher Kreuzungen* mit Straßen aller Baulastträger (1968: 175 Millionen DM). Hierdurch entsteht für den Bund keine finanzielle Mehrbelastung, da die vorgesehene Maßnahme lediglich eine Umwandlung der Liquiditätshilfe in der genannten Höhe in eine als Ertrag zu buchende Abgeltungsleistung an die Deutsche Bundesbahn erfordert.

d) Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Seehäfen

Es ist das Ziel der Bundesregierung, die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen im Sinne einer *Gleichstellung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zu den Rheinmündungshäfen* so bald wie möglich zu beseitigen. Hierfür ist eine Reihe von Einzelmaßnahmen notwendig, die aufeinander abgestimmt sein müssen, wenn der gewünschte Erfolg eintreten soll. Gleichzeitig ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich solche Maßnahmen nicht allein auf den Verkehr mit den deutschen Seehäfen auswirken, sondern darüber hinaus im nationalen und internationalen Rahmen von Auswirkungen begleitet sind, die beachtet werden müssen und zu einem schrittweisen Vorgehen nötigen.

Die Bundesregierung hat deshalb mit Beschluß vom 21. Juni 1967

(I) die *Senkung der Treibstoff-Freimenge auf 50 l* festgelegt. Die entsprechenden Schritte — auch im Hinblick auf die EWG — sind eingeleitet.

(II) den Bundesminister für Verkehr beauftragt,

— die Anwendung der EWG-Richtlinie zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betr. die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vom 13. Mai 1965 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 1469/65) mit Nachdruck weiter zu verfolgen und die *Einhaltung der bilateralen Kontingente im grenzüberschreitenden Verkehr* wirksamer zu überwachen,

— die Erörterungen mit dem belgischen und niederländischen Verkehrsminister über eine *Aufhebung der Rückerstattung des Dieselzuschlags* zur Kraftfahrzeugsteuer fortzusetzen.

Zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen gegenüber den Benelux-Häfen ist über die genannten Maßnahmen hinaus der grenzüberschreitende Güternahverkehr in die Besteuerung des Straßengüterverkehrs einzubeziehen. Diese Einbeziehung ist notwendig, weil in vielen Fällen deutsche Nahverkehrsunternehmer mit günstigem Standort im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Rheinmündungshäfen und verschiedenen Mittelmeerhäfen praktisch Fernverkehr betreiben.

Ferner ist eine Neutralisierung der Steuer für Fahrten von und nach den deutschen Seehäfen einerseits und den Benelux-Häfen andererseits vor-

gesehen. Da für Fahrten nach ausländischen Häfen nur der Streckenanteil bis zur deutschen Grenze von der Steuer betroffen wird, der ausländische Streckenanteil (rund 170 km) aber frei bleibt, wird bei der Beförderung von Gütern zu oder von den deutschen Seehäfen der Steuerberechnung nur die 170 km übersteigende Tarifentfernung zugrunde gelegt, wenn die Güter zur Ausfuhr mit Seeschiffen bestimmt sind oder mit Seeschiffen eingeführt worden sind.

Die Bundesregierung erwartet von diesen Maßnahmen eine fühlbare Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen. Sie wird darüber hinaus auch weiterhin bemüht bleiben, alle sich ihr auf nationaler und europäischer Ebene bietenden Möglichkeiten auszuschöpfen, die diesem Ziele dienen.

5. Sonstige Maßnahmen für mehrere Verkehrsträger

a) Verbesserung der Organisation des Verkehrsmarktes

Im Interesse kostensparender Zusammenarbeit ist die technische und wirtschaftliche Kooperation, insbesondere von Unternehmen desselben Verkehrszweiges zu fördern. Mit diesem Ziel wird die Bundesregierung weiterhin dafür eintreten, daß im Rahmen der EWG-Wettbewerbsverordnung entsprechende kartellrechtliche Möglichkeiten geschaffen werden.

b) Verbesserung der regionalen Verkehrsbedienung

Eine Verbesserung der Verkehrsbedienung ist vor allem in den Gebieten notwendig, in denen die Eisenbahn den Schienenverkehr einschränkt.

(I) *Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG)* mit dem Ziel, die Betätigung des Güterkraftverkehrs im Interesse einer weiteren Verbesserung der regionalen Verkehrsbedienung zu erleichtern.

Damit soll für Gebiete, in denen die Eisenbahn Strecken stillegt oder Abfertigungsdienste einschränkt, die Möglichkeit geschaffen werden,

— im gewerblichen Güternahverkehr auch in solchen Fällen angenommene Standorte zu bestimmen und

— im Bezirksgüterfernverkehr die regelmäßige Bedienung einer oder mehrerer Güterlinien vorzuschreiben.

Außerdem soll der vorübergehende Einsatz von Kraftfahrzeugen außerhalb der eigenen Nahzone und bei kurzfristigem Ausfall des für den Güterfernverkehr genehmigten Fahrzeugs erleichtert und dem Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit eingeräumt werden, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein von den Bestimmungen des GüKG auszunehmen.

(II) *Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)* mit dem Ziel, die Einrichtung und befriedigende Bedienung sowie die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen, insbesondere im Flächenverkehr ländlicher Gebiete, zu erleichtern und sicherzustellen. Im Vordergrund steht die Förderung einer freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer, insbesondere zur Schaffung einheitlicher Verkehrsnetze. Dieser Zielsetzung dient u. a. die Möglichkeit, eine Gebietsgenehmigung zu erteilen.

(III) *Kleingutverkehr*

Die Probleme und Möglichkeiten einer modernen Ausgestaltung dieses Verkehrs werden zur Zeit in dem beim Bundesverkehrsministerium eingerichteten Arbeitskreis „Optimale Bedienung des Güterverkehrs" zusammen mit Sachverständigen aus Verkehr und Wirtschaft untersucht. Er wird nach Abschluß seiner Erörterungen die Ergebnisse seiner Beratungen in einem Bericht zusammenfassen.

Praktische Versuche örtlicher Art zur Reorganisation des Kleingutverkehrs, insbesondere des Stückgutverkehrs, und zur Anpassung an die künftigen Anforderungen sollen unverzüglich eingeleitet werden. Dabei ist auch der Einsatz von Mitteln des kombinierten Verkehrs vorzusehen.

Zu diesen Versuchen sind alle beteiligten Kreise und unabhängige Sachverständige hinzuzuziehen.

c) Förderung des kombinierten Verkehrs

Die durchgehende Transportkette im kombinierten Verkehr — Paletten, Behälter, Großcontainer, Huckepack — gewinnt zunehmend an Bedeutung. Diese modernen Formen kostensparender Transporttechnik sind zu fördern und in das Verkehrssystem einzuordnen. Besonders gilt dies für den Großcontainer- und den Huckepackverkehr. Beförderungen dieser Art sind deshalb für den gesamten Transportweg von der Straßengüterverkehrsteuer befreit, wenn sie abschnittsweise auf der Schiene durchgeführt werden.

(I) Großcontainerverkehr

— Die Wettbewerbskraft der deutschen Reedereien soll durch Unterstützung seitens der öffentlichen Hand (Bund und Länder) beim Bau und der Ausrüstung von Containerschiffen gestärkt werden. Für den Transport der Container geeignete Schiffsneubauten (Spezialschiffe) werden deshalb in das laufende mehrjährige Schiffahrtsfördeprogramm der Bundesregierung einbezogen. Eine derartige finanzielle Förderung dient der Gleichstellung im Wettbewerb mit ausländischen Reedereien (vgl. Abschnitt III Ziffer 2).

— Die Bundesregierung wird in den internationalen Organisationen weiterhin intensiv und initiativ an der Anpassung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften (z. B. Zollbestimmungen und kraftfahrtechnische Vorschriften) mitwirken und die Bemühungen um eine weltweite Normung der Großcontainer und Umschlaggeräte unterstützen.

— Es ist anzustreben, daß die Zu- und Abfuhr von Großcontainern auf weite Entfernungen und in großen Mengen aus Gründen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit auf der Schiene durchgeführt wird.

— Zur Förderung der durchgehenden Transportkette wird die Bundesregierung auf eine Kooperation der Beteiligten hinwirken. Dadurch sollen auch Austauschvereinbarungen und spätere Poolbildungen erleichtert werden.

(II) Huckepackverkehr

— Für die im Huckepackverkehr eingesetzten Sattelauflieger bzw. Anhänger ist die Kfz-Steuer zu erlassen. Eine entsprechende Anregung wurde dem Bundesminister der Finanzen zugeleitet, der diese Frage zur Zeit mit den Ländern erörtert.

— Der Bundesminister für Verkehr prüft mit den beteiligten Verkehrsträgern und der Spedition die Frage, ob und in welcher Weise der Huckepackverkehr durch Schaffung einer gemeinsamen Organisation gesteigert werden kann, die als alleiniger Auftraggeber gegenüber der DB Sammeltransporte zusammenstellt und gleichzeitig Abholung und Zustellung der Sattelauflieger übernimmt.

— Die DB wird veranlaßt, dem Werkfernverkehr die Möglichkeit zu geben, sich am Huckepackverkehr zu vergleichbaren Bedingungen zu beteiligen.

— Im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) wird die deutsche Delegation dafür eintreten, daß die einer Ausdehnung des Huckepackverkehrs in Europa noch entgegenstehenden Schwierigkeiten beseitigt werden, da in einer Erweiterung dieser Verkehrsart über die Grenzen der beteiligten Länder Europas hinweg beachtliche Rationalisierungsmöglichkeiten liegen.

Aus dem Aufkommen der Straßengüterverkehrsteuer sind zur Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Containerverkehrs, bis zu 50 Millionen DM für Zuwendungen an Unternehmer des Straßengüterverkehrs und an Werkfernverkehrsbetriebe zu verwenden.

Weitere Einzelheiten zum Großcontainer- und Huckepackverkehr vgl. Ziffer 1 Deutsche Bundesbahn — Buchstabe c und Ziffer 2 Straßenverkehr — Buchstabe a.

II. Luftfahrt

1. Luftverkehr

a) Sicherheit des Luftverkehrs

Es muß für den gesamten Luftverkehr (Linienverkehr und gewerblicher Gelegenheitsverkehr, der überwiegend den Touristikverkehr bedient) oberstes Ziel bleiben, daß nur betriebssicher arbeitende und lebensfähige Unternehmen tätig werden. Die mit der Aufsicht über die Unternehmen beauftragten Stellen sind deshalb vor allem personell so auszustatten, daß sie entsprechend dem international üblichen Standard ihre Funktionen erfüllen können. Dazu gehört auch die Überwachung der eingesetzten Besatzungen und ihrer zulässigen Dienstzeit.

b) Fluglinienverkehr

Die Entwicklung des Fluglinienverkehrs wird in den kommenden Jahren maßgeblich durch die Einführung von Großtransportflugzeugen mit einem Fassungsvermögen bis zu 500 Sitzen oder einer Nutzlast von rund 50 t bestimmt werden. Etwa ab 1972 werden Großtransportflugzeuge mit zwei- bis dreifacher Schallgeschwindigkeit hinzukommen. Die mit dem Einsatz dieses Fluggerätes verbundene weitere Rationalisierung wird zu Preissenkungen führen. Hierbei muß aber die Wirtschaftlichkeit in jedem Fall gewährleistet bleiben.

Je größer und schneller die im Weltluftverkehr verwendeten Flugzeuge werden, desto schwieriger wird es zukünftig, die für den Fluglinienverkehr erforderlichen Verkehrsrechte weiter auszubauen. Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Vergabe solcher Rechte weiterhin in liberaler Weise verfahren, ohne daß dadurch die Wirtschaftlichkeit des nationalen Fluglinienunternehmens Deutsche Lufthansa gefährdet werden darf.

c) Lufttouristik

Die Bedeutung des Lufttouristikverkehrs wird weiter zunehmen. Der Einsatz von Großtransportflugzeugen ist auch hier nur eine Frage der Zeit. Wegen der zunehmenden Tendenz, Fluggäste des Fluglinienverkehrs an sich zu ziehen, bedarf dieser Verkehr besonderer Beobachtung. Eine etwaige Aushöhlung des Fluglinienverkehrs würde nicht im öffentlichen Verkehrsinteresse liegen.

2. Flughäfen

Die Entwicklung des Luftverkehrs macht umfangreiche Investitionen zur Erweiterung der bestehenden Abfertigungsanlagen und der Start- und Landebahnen erforderlich. Die Bereitstellung der finanziellen Mittel ist vor allem Aufgabe der Länder und der beteiligten Kommunen. Die Beteiligung des Bundes muß sich hierbei in dem Planungszeitraum aus finanziellen Erwägungen zunächst auf Berlin und je einen Schwerpunktflughafen in der Mitte, im Norden, Süden und Westen des Bundesgebietes beschränken. Dies bedeutet, daß der Bund weiterhin den Ausbau der Flughäfen Berlin (Tempelhof und Tegel), Frankfurt und Köln-Bonn im Rahmen seiner Gesellschafter-Beteiligung finanziell fördert und

seine Beteiligung an den Flughafengesellschaften für Hamburg-Kaltenkirchen und München 2 anstrebt.

3. Flugsicherung

Die Flugsicherung, soweit sie in die nationale Verantwortung fällt, wird z. Z. nach einem vom Bundeskabinett gebilligten 10-Jahresplan ausgebaut. Die Aufwendungen kommen nicht nur der Sicherung der zivilen Luftfahrt, sondern auch der militärischen Luftfahrt zugute. Bedingt durch die dynamische Entwicklung der Luftfahrt und den schnellen Fortschritt auf dem Gebiet der Flugsicherungstechnik, ist es erforderlich geworden, diesen Ausbauplan zu überarbeiten. Die vom Bund zu tragenden Aufwendungen, die zunächst auf 340 Millionen DM beziffert waren, werden danach höher zu veranschlagen sein.

Für die Flugsicherung oberhalb 7500 m ist die internationale Flugsicherungsbehörde Eurocontrol verantwortlich. Hierzu leistet der Bund einen jährlichen Beitrag von rund 25 Millionen DM.

III. Seeverkehr

1. Beseitigung des Flaggenprotektionismus

Die Seeschiffahrt hat als ein wesentlicher Teil der deutschen Verkehrswirtschaft wichtige Aufgaben im zwischenstaatlichen Handel und Passagierverkehr zu erfüllen.

Zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit sind

- größtmögliche Freiheit in ihrer weltweiten Tätigkeit und
- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten

die wichtigsten Bedingungen.

Beide Voraussetzungen sind indessen weithin nicht mehr gegeben. Durch Flaggenprotektionismus einzelner, neuerdings auch regional verbundener Staaten werden deutsche Reedereien in ihrer freien Betätigung eingeengt und ausländische Konkurrenten durch gelenkte Ladungsvergabe, Bevorzugung der eigenen Flagge und ungleiche Frachtratenkontrolle einseitig begünstigt.

Dagegen kann in der Bundesrepublik Deutschland auch die Schiffahrt derjenigen Staaten Ladung frei aufnehmen, die der deutschen Schiffahrt diese Möglichkeit nicht oder nur unzulänglich gewähren. Sollte sich diese Entwicklung weiter zum Nachteil der deutschen Flagge auswirken, sollten Konsultationen oder Abkommen nicht genügen oder entsprechende zwischenstaatliche Vereinbarungen nicht möglich oder wirksam sein, müssen auch für die deutsche Seeschiffahrt geeignete Schutzmaßnahmen, u. U. gemeinsam mit anderen Ländern, ergriffen werden. Zunächst soll auch weiterhin jede Möglichkeit, die Probleme der Seeschiffahrt durch zwischenstaatliche Zusammenarbeit zu lösen, genutzt werden.

Staatliche Vereinbarungen über die Aufteilung von Ladungsaufkommen auf die Schiffe mehrerer Flaggen erscheinen nicht als geeignetes Mittel, um die gewünschte Beschäftigung der beteiligten Handelsflotten zu sichern.

2. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschiffahrt und Seehäfen

Die im Vergleich zu ihren wichtigsten ausländischen Wettbewerbern ungünstigeren wirtschaftlichen Bedingungen der deutschen *Seeschiffahrt* ergeben sich nicht nur aus der zum Teil noch immer schwachen Kapitalstruktur der Schiffahrtunternehmen, sondern vor allem auch aus den umfangreicheren finanziellen Förderungsmaßnahmen, die Schiffahrt und Schiffbau anderer Länder von staatlicher Seite erhalten. Daher wird auch die notwendige laufende Modernisierung des deutschen Schiffsraumes nicht ohne finanzielle Hilfe des Staates herbeigeführt werden können. Die gegenwärtigen, 1965 eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung der deutschen Seeschiffahrt werden deshalb fortgesetzt werden. Andererseits wird sich auch die Schiffahrt selbst den steigenden Anforderungen nach verbesserten Transportleistungen anpassen müssen. Dabei sind alle Möglichkeiten kostensenkender Rationalisierungsmaßnahmen auszuschöpfen, wie sie sich z. B. im Containerverkehr bieten.

Den Bedürfnissen der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen *Seehäfen* wird die Bundesregierung auch weiterhin im Rahmen der Verkehrspolitik, einschließlich der Investitionspolitik beim weiteren Ausbau der seewärtigen Zufahrtwege zu den Seehäfen, nach den gegebenen Möglichkeiten Rechnung tragen.

3. Sicherheit der Seeschiffahrt

Der Transport von Erdöl über See in großen Tankern erfordert besondere Vorkehrungen, um einer Verschmutzung der See und der Küsten durch Öl vorzubeugen.

Die Bundesregierung wird internationale Bemühungen unterstützen, welche die Verhütung von Tankerunfällen u. a. durch bessere Wegeführung und Ausrüstung, die Begrenzung der Tankergrößen, die Verschärfung der Haftung sowie gemeinsame Maßnahmen der interessierten Staaten zur Bekämpfung von Ölkatastrophen zum Ziel haben.

Im Rahmen der Grundsätze des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See müssen die Sicherheitsvorschriften durch die zwischenstaatlich beratende Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) und die nationale Rechtssetzung zeitgemäß fortentwickelt werden.

IV. Ausbau der Straßeninfrastruktur

1. Verkehrswege und -anlagen des Bundes

Unter den Sozialinvestitionen nimmt der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen besonderen Rang ein. Verkehrswege und -anlagen müssen dem langfristigen Bedarf angepaßt werden. Verkehrsbauten sind raumordnungs- und regionalpolitisch von großer Bedeutung.

Die begrenzten Mittel des Bundes müssen so wirksam wie möglich eingesetzt werden. Bei der Auswahl der durchzuführenden Vorhaben sind strenge Maßstäbe an die Wirtschaftlichkeit zu legen. Es wird deshalb in der Zukunft darauf ankommen, die Ausbaupläne für die Verkehrswege und -anlagen aller Verkehrsträger verstärkt aufeinander abzustimmen.

Zu diesem Zweck wird unter Berücksichtigung von Verkehrsprognosen ein *Bundesverkehrswegeprogramm* für Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr aufgestellt. Dabei werden auch die Rohrleitungen berücksichtigt. Ziel dieses Programms ist, das bestehende Verkehrswegenetz auszubauen, enger zu verknüpfen und zu modernisieren, um eine bessere Verkehrsbedienung im Einklang mit den Gesichtspunkten der Raumordnung zu erreichen.

Im einzelnen ist vorzusehen:

— eine bessere Verbindung der Verdichtungsräume, Industriezentren und Wirtschaftsschwerpunkte untereinander sowie mit den Seehäfen,

— die Entlastung der Verkehrswege in diesen Räumen,

— der weitere Ausbau der seewärtigen Zufahrtwege zu den Seehäfen,

— die Förderung der wirtschaftlich schwächeren Räume zur Hebung ihrer Wirtschaftskraft (zurückgebliebene Gebiete, Bundesausbaugebiete, Zonenrandgebiet),

— die Abstimmung auf die Verkehrsverhältnisse jenseits der Zonengrenze im Hinblick auf die Wiedervereinigung,

— die Herstellung von Anschlüssen an die Verkehrsnetze der Nachbarländer unter Berücksichtigung der europäischen Planungen (Europastraßen, weitere Elektrifizierung der europäischen Eisenbahn-Hauptlinien, europäisches Wasserstraßennetz).

Das Bundesverkehrswegeprogramm ist in die jeweilige mittelfristige Finanzplanung einzuordnen.

Im Bereich des Straßenbaues sollen, abgesehen von den Anstrengungen der Länder und Gemeinden, zur Ergänzung des Bundesfernstraßennetzes im dritten Vierjahresplan von 1967 bis 1970 rund 3000 km zweispurige und 1400 km vierspurige Bundesstraßen neu gebaut oder voll ausgebaut werden. Für weitere 1800 km ist ein Zwischenausbau vorgesehen. Gleichfalls sollen rund 1000 km Bundesautobahnen fertiggestellt werden.

Der zweite Ausbauplan für die Bundesfernstraßen sowie der Entwurf für das neue Ausbauplangesetz werden vorgelegt. Der Plan soll im Anschluß an den ersten Ausbauplan mit dem Jahre 1971 anlaufen und ebenfalls 12 Jahre umfassen.

2. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Eine besonders dringliche Aufgabe ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Sie kann nur im Zusammenwirken aller Beteiligten gelöst werden.

Von entscheidender Bedeutung ist hierbei die Finanzierung des Baues und Ausbaues gemeindlicher Verkehrswege und -anlagen. Die Mineralölsteuererhöhung um 3 Pf je Liter zugunsten der Gemeinden mit Wirkung vom 1. Januar 1967 wird in den nächsten zehn Jahren etwa 9 Mrd. DM erbringen. Auch für die mit diesen Mitteln zu finanzierenden Baumaßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den Ländern ein *Mehrjahresprogramm* aufgestellt werden. Hierbei muß allerdings unterstellt werden, daß die anteiligen Mittel der Länder und Gemeinden planmäßig zur Verfügung stehen.

Trotz der Mineralölsteuererhöhung wird ein ungedeckter Bedarf von rund 11 Mrd. DM bleiben. Es werden daher in der Zukunft zusätzliche Anstrengungen unternommen werden müssen, um den bedrohlichen Verkehrsnotstand in vielen Städten zu beheben.

Darüber hinaus wird der Bund im Rahmen des „Gemeinsamen Ausschusses des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden" dazu beitragen, die zahlreichen Probleme des innerstädtischen Verkehrs zu lösen. Eine wesentliche Grundlage hierfür bleibt der „Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden" (Drucksachen IV/2661 und IV/3602).

V. Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr

1.

Am 28. Februar 1967 hat der Bundesminister für Verkehr dem Kabinett zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr verschiedene *Änderungen kraftfahrtechnischer Vorschriften* vorgeschlagen. Die Kabinettvorlage ist in dieses „Verkehrspolitische Programm" einbezogen. Bei der zeitlichen Durchführung dieser Maßnahmen ist auf die konjunkturelle Situation Rücksicht zu nehmen.

Nach der grundsätzlichen Billigung der vorgeschlagenen Maßnahmen durch das Kabinett wird der Bundesminister für Verkehr die hierfür erforderlichen Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung ausarbeiten und mit den beteiligten Ressorts abstimmen.

Vgl. die als Anlage beigefügte Zusammenstellung. Hieraus sind hervorzuheben:

a) Maßnahmen, die verhältnismäßig *kurzfristig* wirksam werden sollen (1969/70):
   - Vermeidung der schädlichen Bestandteile im Abgas der Benzinmotoren (Erlaß einer Rechtsverordnung bis 1. Juni 1968),
   - Beseitigung der Rauchbelästigung bei Dieselmotoren,
   - Pflicht zur Mitführung von Warndreiecken auch für Fahrzeuge bis zu 2,5 t Gesamtgewicht,
   - Einführung von Warnblinkanlagen für mehrspurige Kraftfahrzeuge zur „Schnellsicherung" an Unfallstellen,
   - Verriegelung der Rückenlehnen, Sicherheitstürverschlüsse, Polsterung des Armaturenbretts und anderer Teile des Insassenraumes, Entschärfung der Bedienungsteile,
   - Ausrüstung der neu in den Verkehr kommenden Pkw mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten,
   - Ausdehnung des Zweikreisbremssystems auf alle Kraftfahrzeuge mit mehr als 12 t Gesamtgewicht.

b) Maßnahmen, deren Durchführung in Anpassung an die technische Entwicklung der Kraftfahrzeuge oder wegen noch erforderlicher Untersuchungen erst *zu einem späteren Zeitpunkt* vorgesehen ist:
   - Heraufsetzung der Mindestmotorleistung für neue Fahrzeuge auf 8 PS/t (zur Zeit 6 PS/t) ab 1. Januar 1971. Im gleichen Sinne ist auf die europäischen Länder einzuwirken, die am grenzüberschreitenden Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland oder am Transitverkehr teilnehmen,
   - Einführung von Nebelschlußleuchten zur wirksameren rückwärtigen Sicherung von Fahrzeugen,
   - Unterfahrschutz bei Lastkraftwagen und Anhängern, um die Gefahr des Unterfahrens durch niedrigere Fahrzeuge auszuschließen,
   - Ausstattung aller Kraftfahrzeuge über 4,5 t Vorderachslast mit einer Lenkhilfe,
   - verformungsfester Insassenraum sowie Sicherheitslenksäulen und -lenkräder.

2.

Der Entwurf einer neuen *Straßenverkehrsordnung* ist fertiggestellt. Darin sind die Empfehlungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) über die Grundsätze einer einheitlichen europäischen Straßenverkehrsordnung berücksichtigt. Die neue Straßenverkehrsordnung wird erlassen werden können, sobald die Weltabkommen über den Straßenverkehr und über die Straßenverkehrszeichen Ende 1968 unterzeichnet sind und im Rahmen der CEMT ein ergänzendes Regional-Übereinkommen verabschiedet ist.

VI. Zusammenfassung

des Verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972

Vorbemerkung

Große Teile der deutschen Verkehrswirtschaft in wirtschaftlicher und finanzieller Bedrängnis

1967 mindestens 2,5 Mrd. DM Bundesleistungen für die DB zur Abnahme betriebsfremder Lasten und als Folge von Kostensteigerungen, Verkehrsrückgang und Einnahmeverlusten zu erwarten

Bis 1972 weiterer Anstieg auf 5 Mrd. DM zu befürchten, wenn keine weitreichenden Entscheidungen getroffen werden

In der Binnenschiffahrt durch Überkapazität allgemeiner Preisverfall. Unterbeschäftigung der Partikuliere hat Bundesminister für Verkehr zu einer staatlichen Verteilung der Kohletransporte gezwungen

Nicht weniger ungünstige Entwicklung im Straßengüternahverkehr

Deutsches Straßennetz überlastet, auch durch den Schwerlastverkehr auf weite Entfernungen. Dadurch wachsende Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit und Behinderung des Verkehrsflusses

Bedrohliche Verschärfung der Lage des Verkehrs erfordert langfristig vorausschauende, zugleich aber rasche und wirksame Maßnahmen

Im Güterkraftverkehr Anwendung auch nichtmarktkonformer Mittel unausweichlich. Eingriffe jedoch nur als Übergangsmaßnahmen. Nach Erfüllung ihrer ordnenden Funktion Ablösung durch marktkonforme Mittel

Im Sinne dieser Zielsetzung Konsultation der EWG hinsichtlich derjenigen Maßnahmen, die gemeinsame Verkehrspolitik wesentlich berühren könnten.

Bundesregierung erwartet durch das Verkehrspolitische Programm eine Normalisierung, die Anpassung an künftige EWG-Entscheidungen erlaubt.

I. Notwendige Maßnahmen bei den Binnenverkehrsträgern

1. Deutsche Bundesbahn (DB)

Auflagen des Bundesministers für Verkehr an die DB mit dem Ziel der Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung des Unternehmens:

a) in dem Zeitraum 1967 bis 1972

(I) Verminderung des Personalbestandes bei der Hauptverwaltung, den zentralen Stellen, den Direktionen einschließlich der ihnen zugeordneten überörtlichen Dienststellen und den Ämtern mindestens um rund 7000 Kräfte.

(II) Verminderung des Personalbestandes in allen übrigen Dienstzweigen des Unternehmens um rund 75 000 Kräfte.

b) Fortführung der Stillegung unwirtschaftlicher Strecken. Rechtzeitige Vorlage der Anträge, so daß gesetzliche Verfahren bis 31. Dezember 1968 durchgeführt, mindestens aber eingeleitet sind.

Gewährung eines Ausgleichs nach § 28 a des Bundesbahngesetzes, wenn Genehmigung zur Stillegung aus volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Gründen versagt werden muß.

Besonderes Verfahren für das Zonenrandgebiet mit dem Ziel der Berücksichtigung übergeordneter politischer Gesichtspunkte und der Verbesserung der Verkehrsbedienung.

c) Verbesserung des Leistungsangebots in kommerzieller, betrieblicher und technischer Beziehung. Dies besonders vordringlich im Hinblick auf die Auswirkungen der Maßnahmen im Straßengüterfernverkehr, um der verladenden Wirtschaft mindestens gleichwertige Verkehrsdienste anzubieten. Vorrang für:

Gewinnung des Großcontainerverkehrs für die Schiene durch wirksame Anreize und Kooperation,

Förderung des Huckepackverkehrs unter Einbeziehung des Werkfernverkehrs zu vergleichbaren Bedingungen und in Zusammenarbeit mit allen interessierten Unternehmen,

Verbesserung und Verstärkung der Gleisanschlußbedienung. In geeigneten Fällen Förderung durch die öffentliche Hand.

Steigerung der Attraktivität des Personenverkehrs. Im Personennahverkehr Mitwirkung an Zusammenschlüssen in Form des Verbundes. Anbindung der großen Flughäfen an das Schienennetz.

Durchführung der Investitionspläne, für die von der DB 1968 bis 1972 jährlich 2,55 Mrd. DM veranschlagt werden.

Finanzierung soll erfolgen durch

Leistung des Bundes zur positiven Rationalisierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung,

jährliche Abschreibungen in Höhe von 1,4 bis 1,5 Mrd. DM,

bis zu 500 Millionen DM Anleihen, die von der DB aufzunehmen sind.

2. Straßenverkehr

a) Ab 1. Juli 1968 Besteuerung aller Beförderungsleistungen im Straßengüterfernverkehr und im grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr, soweit sie durch Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mehr als 4000 kg erbracht werden.

Steuersätze:

Gewerblicher Güterfernverkehr: 1 Pf/tkm

gewerblicher Möbelfernverkehr: 0,1 Pf je Kubikmeter-Kilometer

Werkfernverkehr: nach Nutzlastgrößenklassen gestaffelt 3, 4, 5 Pf/tkm

Übernahme der Befreiungs- und Ermäßigungstatbestände des bisherigen Beförderungsteuerrechts

Steuerbefreiung für Beförderung von Umzugsgut sowie für Huckepack- und Behälterverkehr, soweit er abschnittsweise auf der Schiene durchgeführt wird.

b) Verbot der Beförderung bestimmter Massen- und Schwergüter im Fernverkehr ab 1. Juli 1970.

c) Allmähliche Verringerung des Genehmigungskontingents in Anpassung an die durch das Transportverbot freiwerdende Ladekapazität.

d) Flexiblere Gestaltung der Kapazitätsregelung im gewerblichen Güterfernverkehr mit der Möglich-

keit, im Güterfernverkehr anstatt eines großen Fahrzeugs mehrere kleinere Fahrzeuge zu verwenden und auf diese Weise die Wünsche der Verlader besser zu befriedigen.

e) Prüfung, in welcher Weise die Modernisierung des Konzessionierungssystems noch stärker fortgesetzt werden kann.

f) Umstellung des Tarifbildungsverfahrens im Güternahverkehr:

Bildung marktgerechter Beförderungsentgelte durch gleichberechtigte Einschaltung der Unternehmer und der Verlader in Tarifkommissionen. Bei Nichteinigung Entscheidung in einem Schiedsverfahren. Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

3. Binnenschiffahrt

Mit dem Ziel der Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Binnenschiffahrtsmärkte:

a) Internationale Kapazitätsregelung zur

— kurzfristigen Stillegung vorübergehend unbeschäftigten Schiffsraums unter öffentlicher Aufsicht gegen Zahlung von Prämien durch Ausgleichskassen des Gewerbes,

— langfristigen Beeinflussung des Neubaus von Binnenschiffen.

b) Übergangsmaßnahmen zur Strukturbereinigung durch

— Schaffung wettbewerbsfähiger Betriebsgrößen,

— Beseitigung von Überkapazitäten durch eine Abwrackaktion mit Selbstbeteiligung des Gewerbes.

c) Umstellung des Frachtenbildungs- und -genehmigungsverfahrens

— Bildung marktgerechter Beförderungsentgelte durch gleichberechtigte Einschaltung der Schiffahrttreibenden und der Verlader in Frachtenausschüssen. Bei Nichteinigung Entscheidung in einem Schiedsverfahren. Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft,

— Anwendung des Territorialitätsprinzips bei Beförderungsentgelten im grenzüberschreitenden Verkehr,

— Verschärfung der Frachtenkontrolle.

4. Angleichung der Wettbewerbsbedingungen

a) Beschleunigte EWG-Zwischenlösung für das Wegekostenproblem bei der Binnenschiffahrt und im Straßenverkehr.

b) In Übereinstimmung mit den für die anderen Verkehrsträger geltenden Grundsätzen Verwirklichung des Prinzips der Wegekostendeckung auch für den gewerblichen Luftverkehr. Subventionen der öffentlichen Hand für den innerdeutschen Regionalluftverkehr mit diesem Prinzip unvereinbar.

Fortsetzung der Bemühungen, die Kostendeckung für die Flugsicherung im internationalen Rahmen so bald wie möglich herbeizuführen.

c) Entlastung der DB von der Hälfte der Kosten für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger (1968: 175 Millionen DM). Hierdurch keine finanzielle Mehrbelastung des Bundes, da Maßnahme lediglich Umwandlung von Liquiditätshilfe in als Ertrag zu buchende Abgeltungsleistung an die DB bedeutet.

d) Durchführung der mit Kabinettsbeschluß vom 21. Juni 1967 zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Seehäfen festgelegten Maßnahmen:

Senkung der Treibstoff-Freimenge auf 50 l,

Anwendung der EWG-Richtlinien betr. das Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr gegenüber allen Mitgliedstaaten,

Fortsetzung der Erörterungen mit dem belgischen und niederländischen Verkehrsminister über die Aufhebung des Erstattungsverfahrens bei der Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Vekehr.

Darüber hinaus Berücksichtigung der Belange der deutschen Seehäfen im Rahmen der Besteuerung des Straßengüterverkehrs durch Einbeziehung des grenzüberschreitenden Güternahverkehrs und Steuerberechnung im Zu- und Ablaufverkehr nur für die 170 km übersteigende Tarifentfernung.

5. Sonstige Maßnahmen

a) Schaffung kartellrechtlicher Möglichkeiten zur besseren technischen und wirtschaftlichen Kooperation innerhalb der Verkehrszweige im Rahmen der EWG-Wettbewerbsverordnung.

b) Verbesserung der regionalen Verkehrsbedienung durch

Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes,
Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes,
moderne Ausgestaltung des Kleingutverkehrs.

c) Förderung des kombinierten Verkehrs auf nationaler und europäischer Ebene

im Großcontainerverkehr

— Unterstützung der Reedereien beim Bau und der Ausrüstung von Großcontainer-Schiffen,

— Förderung von Organisationsformen, die eine bestmögliche Ausnutzung der Großcontainer ermöglichen,

— weitere Bemühungen um weltweite Normung,

— volkswirtschaftlich sinnvolle Beteiligung der Verkehrsträger, besonders der DB, am Zu- und Ablaufverkehr,

— Anpassung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften an die Erfordernisse des Großcontainerverkehrs;

Im Huckepackverkehr

— Erlaß der Kraftfahrzeugsteuer für im Huckepackverkehr eingesetzte Sattelauflieger bzw. Anhänger,

— Förderung von Organisationsformen zur Steigerung des Huckepackverkehrs,

— verstärkte Attraktivität durch Europäisierung.

Aus dem Aufkommen der Straßengüterverkehrsteuer sind zur Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Containerverkehrs, bis zu 50 Millionen DM für Zuwendungen an Unternehmer des Straßengüterverkehrs und an Werkfernverkehrsbetriebe zu verwenden.

II. Luftfahrt

In Erwartung einer weiteren Zunahme des Fluglinien- und des Touristikverkehrs

— Beachtung und Erhöhung der Sicherheit des Luftverkehrs als oberstes Ziel,

— Fortsetzung der liberalen Vergabe von Verkehrsrechten im Fluglinienverkehr, solange die Wirtschaftlichkeit der nationalen Fluglinienunternehmen nicht gefährdet wird,

— Preissenkungen durch Rationalisierung, insbesondere durch Einsatz von Großtransportflugzeugen,

— keine Aushöhlung des Fluglinienverkehrs durch Lufttouristikverkehr,

— finanzielle Beteiligung des Bundes am Ausbau der Flughäfen in Berlin, Frankfurt, Köln-Bonn, Hamburg-Kaltenkirchen und München 2,

— Anpassung des 10-Jahresplanes für den Ausbau der deutschen Flugsicherung — gegenwärtig sind 340 Millionen DM veranschlagt — an die gestiegenen Anforderungen.

III. Seeverkehr

Mit dem Ziel der Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt

— sorgfältige Beobachtung der Auswirkungen des Flaggenprotektionismus einzelner, neuerdings auch regional verbundener Staaten,

— Verstärkung der Konsultationen oder Schaffung von zwischenstaatlichen Abkommen zur Verhinderung einseitiger Begünstigungen ausländischer Konkurrenten, notfalls Schutzmaßnahmen,

— Fortsetzung der 1965 eingeleiteten finanziellen Hilfe der öffentlichen Hand zur notwendigen Modernisierung des deutschen Schiffsraumes bei gleichzeitiger Ausschöpfung aller Möglichkeiten kostensenkender Rationalisierungsmaßnahmen durch die Schiffahrt,

— Vorkehrungen auf nationaler und internationaler Ebene zur Verhütung von Unfällen beim Transport von Erdöl in Tankern,

— Fortentwicklung der Grundsätze des Internationalen Übereinkommens zum Schutz menschlichen Lebens auf See.

IV. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

a) Aufstellung eines Bundesverkehrswegeprogramms durch den Bundesminister für Verkehr für Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr. Berücksichtigung der Rohrleitungen.

Verstärkte Abstimmung der Ausbaupläne für die Verkehrswege aller Verkehrsträger. Anwendung strenger wirtschaftlicher Maßstäbe bei Auswahl der Vorhaben. Beachtung der Grundsätze der Raumordnung.

Einordnung des Bundesverkehrswegeprogramms in die mittelfristige Finanzplanung.

b) Verstärkte Bemühungen im Zusammenwirken mit allen Beteiligten, die Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf dem Gebiete der Infrastruktur sowie der Planung und Einordnung des Verkehrsablaufs zu verbessern und zu modernisieren.

V. Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr

Änderung und Ergänzung kraftfahrtechnischer Vorschriften, insbesondere

— in der Ausstattung der Fahrzeuge und durch verbesserte Sicherung von Unfallstellen,

— Reinhaltung der Luft durch Verringerung der Schadstoffe im Abgas.

Die in diesem Programm niedergelegten, aufeinander abgestimmten, zum Teil einschneidenden Maßnahmen bilden ein geschlossenes Ganzes und müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden. Unter dieser Voraussetzung sind sie geeignet,

— den Wünschen der Bevölkerung und der Wirtschaft nach einer modernen, sicheren und leistungsfähigen Verkehrsbedienung zu entsprechen

— die wirtschaftliche Lage der notleidenden Verkehrsträger so zu verbessern, daß sie auf eigenen Füßen stehen und ihre Funktion erfüllen können

— insbesondere das Defizit der Deutschen Bundesbahn entscheidend zu senken

auf diese Weise die Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn im wesentlichen auf die Abgeltung betriebsfremder und politischer Lasten zu begrenzen und

damit den deutschen Eisenbahner von dem unerträglichen Druck zu befreien, in einem dauernd defizitären Unternehmen tätig zu sein

— dem Straßengüterfernverkehr trotz der auferlegten Einschränkungen die Existenzgrundlage zu sichern

— das deutsche Straßennetz vom Schwerverkehr zu entlasten und damit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß zu heben

— den Seeverkehr und die Luftfahrt für die Wahrnehmung ihrer weltweiten und kontinentalen Aufgaben zu stärken

— insgesamt den deutschen Verkehr so zu ordnen und seine Infrastruktur so auszugestalten, daß die Bundesrepublik Deutschland als Partner im internationalen Handel und Austausch ihre künftige, vor allem europäische Aufgabe erfüllen kann.

Anlage
zum verkehrspolitischen
Programm für die Jahre
1968 bis 1972

Sicherung des Straßenverkehrs durch kraftfahrtechnische Vorschriften, Maßnahmen zum Schutz gegen Luftverunreinigungen durch Kraftfahrzeuge und zur Geräuschminderung bei Kraftfahrzeugen

Einleitung

Zur Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr ist es u. a. notwendig, die kraftfahrtechnischen Vorschriften laufend auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, sie dem Stand der Technik und der Verkehrsentwicklung anzupassen und dabei auch gleichgerichtete Bestrebungen auf internationaler Ebene zu berücksichtigen.

Die Bedeutung dieser Maßnahmen im Rahmen der Unfallbekämpfung und der Abwehr gesundheitlicher Gefahren ist in der Öffentlichkeit lange Zeit unterschätzt worden. Nunmehr ist der Sicherheitsgedanke auch in der Öffentlichkeit ausgeprägter geworden, besonders durch das Vorgehen der USA entsprechend den Vorschriften des „National Traffic and Motor Vehicle Safety Act of 1966" und des „Highway Safety Act of 1966", die ein weltweites Echo gefunden haben. Die US-Maßnahmen, von denen bei uns ein erheblicher Teil bereits verwirklicht ist, haben besonders auf dem Gebiet der Abgasbekämpfung neue Impulse gegeben.

Durch die Technisierung und Industrialisierung nimmt die Verunreinigung der Luft bedrohliche Ausmaße an. Der Kraftfahrzeugverkehr spielt dabei eine besondere, ständig größer werdende Rolle. Die Konzentrationen von Kohlenmonoxyd und von Kohlenwasserstoff in der Luft erreichen — vor allem in den Verdichtungsgebieten des Verkehrs — bereits eine Höhe, die aus hygienischer Sicht zu Besorgnissen Anlaß gibt. Kohlenmonoxyd ist ein Atemgift. Ein Teil der Kohlenwasserstoffe und die Stickoxyde, die von den Kraftfahrzeugen mit Ottomotor ausgeworfen werden, reagieren miteinander in der Luft und bilden neue Verbindungen. Weitere belästigende oder giftige Emissionen sind die Aldehyde, das Blei und das kanzerogene 3.4 Benzpyren.

Bei Kraftfahrzeugen mit Dieselmotor ist es vor allem die Rauch- und Rußentwicklung, die sich verkehrsgefährdend und belästigend auswirkt. Bei starker Rußentwicklung ist ebenfalls mit einer Gesundheitsgefährdung zu rechnen.

Die beabsichtigten weiteren Regelungen auf kraftfahrtechnischem Gebiet sind nachstehend unterteilt nach

I. Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen
II. Maßnahmen zur Minderung oder Verhütung der Folgen von Unfällen
III. Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft
IV. Maßnahmen zur Minderung des Fahrgeräusches

Die für die Fahrzeughersteller und die Fahrzeughalter entstehenden finanziellen Belastungen lassen sich zuverlässig nicht angeben, besonders in den Fällen nicht, in denen Neuregelungen nur bei der Neukonstruktion von Fahrzeugen berücksichtigt werden können. Der Bundesminister für Verkehr wird aber bei allen Maßnahmen bemüht sein, die gegenwärtige konjunkturelle Lage der Fahrzeugindustrie zu berücksichtigen und finanzielle Belastungen innerhalb eines kurzen Zeitraums zu vermeiden. Er wird deshalb nur die dringlichsten Maßnahmen verhältnismäßig kurzfristig verwirklichen. In jedem Fall werden alle beabsichtigten Neuerungen u. a. mit den in Betracht kommenden Verbänden der Fahrzeug- und Fahrzeugteilehersteller eingehend erörtert werden und dabei Absprachen über die endgültig vorzusehenden Fristen getroffen werden.

Im einzelnen ist vorgesehen:

I. Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen

1. Bremsen

Die Vorschriften über Bremsen an Straßenfahrzeugen (§ 41 StVZO) werden z. Z. der Entwicklung auf dem Gebiet der Bremsentechnik entsprechend den Erfordernissen des Verkehrs angepaßt. Dabei werden die in internationalen Verhandlungen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) erarbeiteten einheitlichen Gesichtspunkte weitgehend berücksichtigt.

Die zur Zeit nur für Kraftomnibusse geltende Vorschrift über Zweikreisbremsen soll dabei ausgedehnt werden, und zwar zunächst auf alle Kraftfahrzeuge mit mehr als 12 t Gesamtgewicht, die von einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt an erstmals in den Verkehr kommen.

2. Nebelschlußleuchten

Zur wirksameren rückwärtigen Sicherung von Fahrzeugen bei starkem Nebel sollen Nebelschlußleuchten mit einer an der Blendstörgrenze liegenden Lichtstärke gefordert werden, wenn sich die in sie gesetzten Erwartungen bestätigen. Eine entsprechende Vorschrift kann also ggf. erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden. Durch die 13. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 27. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 456) sind solche Leuchten zur Sammlung von Erfahrungen einstweilen gestattet worden.

3. Warndreiecke

Warndreiecke, Warnleuchten und dergl. zur Sicherung auf der Fahrbahn haltender Fahrzeuge sind gegenwärtig nur für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t vorgeschrieben. Künftig soll auch für Fahrzeuge bis zu 2,5 t Gesamtgewicht das Mitführen eines in amtlich genehmigter Bauart ausgeführten Warndreiecks gefordert werden. Bisher verwendete bauartgeprüfte Warndreiecke und Warnleuchten sollen weiterverwendet werden können.

4. Warnblinkanlagen

Für die mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüsteten mehrspurigen Fahrzeuge soll zur „Schnellsicherung" an Unfallstellen oder bei besonderen Gefahrenlagen zur Überbrückung der Zeit bis zum Aufstellen der Warndreiecke oder Warnleuchten eine Warnblinkanlage vorgeschrieben werden, bei der alle am Fahrzeug vorhandenen Fahrtrichtungsanzeiger (u. U. nur die rückwärtigen) blinken können. Als erster Schritt auf diesem Wege sind Warnblinkanlagen durch die 13. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 27. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 456) zunächst gestattet worden.

5. Sonstige lichttechnische Sicherungsmittel

Die Anbringung von Türsicherungsleuchten, die sich beim Öffnen der Fahrzeugtür einschalten und nach rückwärts wirken, soll zugelassen werden; für den gleichen Zweck — ferner für Warnanstriche und Warnschilder an den Fahrzeugen — sollen auch rückstrahlende Mittel statthaft sein. Für Sattelanhänger sollen Begrenzungsleuchten an der Vorderseite und an den Längsseiten hinten vorgeschrieben werden, für andere Anhänger zugelassen werden. An der Vorderseite soll auch die Anbringung weißer Rückstrahler oder rückstrahlender Mittel erlaubt oder vorgeschrieben werden.

6. Scheibenwascher

Die Neufahrzeuge werden nach Absprache des Bundesverkehrsministeriums mit der Industrie bereits mit Scheibenwaschanlagen versehen. Nunmehr sollen für alle Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheibe Scheibenwascher vorgeschrieben werden, um auch bei den noch nicht ausgerüsteten Fahrzeugen bessere Sichtverhältnisse für den Fahrzeugführer zu schaffen.

7. Unterfahrschutz

Die Rückseite von Straßenfahrzeugen, besonders von Lastkraftwagen und Anhängern, soll so gestaltet werden, daß ein Unterfahren durch niedrigere Fahrzeuge nicht zu erwarten ist.

8. Mindestmotorleistung

Die im Interesse des Verkehrsflusses für Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Sattelkraftfahrzeuge bestehende Forderung nach einer Mindestmotorleistung (§ 35 StVZO) soll auf Straßenzugmaschinen ausgedehnt und der jetzige Wert von mindestens 6 PS je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts auf 8 PS heraufgesetzt werden.

Die Frage der Festlegung einer ausreichenden Mindestmotorleistung wird jetzt auch in der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) auf breiterer internatonaler Ebene behandelt. Die Industrie und die Fahrzeughalter streben von sich aus höhere Motorleistungen (als 6 PS je Tonne) an. Eine entsprechende Vorschrift wird voraussichtlich etwa 3 Jahre nach Verkündung einer Änderungsverordnung für Neufahrzeuge wirksam werden.

9. Lenkhilfe

Außer Kraftomnibussen sollen künftig auch andere, erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge über 4,5 t Vorderachslast mit einer Lenkhilfe (§ 38 Abs. 2 StVZO) ausgestattet werden, um die Lenksicherheit zu vergrößern, den Kraftfahrzeugführer die Lenkarbeit zu erleichtern und ihrer vorzeitigen Ermüdung entgegenzuwirken. Bis zum Erlaß einer entsprechnden Rechtsvorschrift wird versucht werden, dem angestrebten Ziel im Wege der Absprache mit der Industrie näherzukommen.

10. Brandsicherheit

Um der Gefahr von Fahrzeugbränden entgegenzuwirken, werden die Vorschriften über die Kraftstoffbehälter (§ 45 StVZO) überarbeitet. Dabei wird von der Erkenntnis ausgegangen, daß vor allem die Brände, bei denen sich auslaufender Kraftstoff entzündet, als gefährlich anzusehen sind. Eine Ausrüstung aller Fahrzeuge mit Feuerlöschern würde keine Abhilfe schaffen; lediglich konstruktive Maßnahmen, die ein Auslaufen des Kraftstoffs auch nach Unfällen verhindern, können zu dem angestrebten Ziel führen. Außerdem wird angestrebt, daß im Fahrzeugbau nur schwer entflammbare Stoffe verwendet werden. Hier handelt es sich um eine Zielsetzung, die nur bei der Neukonstruktion von Fahrzeugen verwirklicht werden kann. Einzelheiten liegen noch nicht fest.

II. Maßnahmen zur Minderung oder Verhütung der Folgen von Unfällen

11. Sicherheitsgurte

Erstmals in den Verkehr kommende Personenkraftwagen und Lastkraftwagen sollen mit Vorrichtungen zum Anbringen von Sicherheitsgurten (Befestigungspunkte) ausgerüstet werden. Zu einem beträchtlichen Teil baut die Industrie von sich aus bereits Befestigungspunkte ein. Darüber hinaus wird geprüft, ob die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten gefordert werden soll. Eine Verpflichtung der Fahrzeuginsassen, die Sicherheitsgurte anzulegen, ist nicht vorgesehen.

12. Verriegelung der Rückenlehnen

Klappbare Sitze und Rückenlehnen sollen so eingerichtet sein, daß sie sich in Normalstellung selbsttätig verriegeln und die Verriegelung durch einen einfachen Handgriff gelöst werden kann.

Dadurch soll verhindert werden, daß hinter diesen Sitzen befindliche Personen oder Sachen, die bei starker Verzögerung des Fahrzeugs nach vorn geschleudert werden, die Sitze oder Lehnen aus ihrer Normalstellung bringen, wodurch der Fahrer in der sicheren Führung des Fahrzeugs beeinträchtigt wird und andere Fahrzeuginsassen gefährdet werden können.

Die Forderung wird nur für neue Personenkraftwagen Bedeutung haben. Ein Teil der Fahrzeuge ist bereits entsprechend ausgerüstet.

13. Sicherheitstürverschlüsse

Die Anforderungen an die Türverschlüsse (§ 35 e Abs. 1 und 2 StVZO) sollen verschärft werden; es muß nicht nur ein unbeabsichtigtes Öffnen der Tür — auch bei Unfällen — verhindern, sondern auch die Gefahr der Verletzung durch Türverschlüsse ausgeschlossen werden.

Die Forderungen sollen nur für Neufahrzeuge erhoben werden; sie werden sich vorwiegend nur bei Personenkraftwagen auswirken.

14. Polsterung des Armaturenbretts und anderer Teile des Insassenraums

Teile im Fahrzeuginnern, auf die die Insassen bei Unfällen aufprallen könnten, sollen zur Minderung der Unfallfolgen gepolstert werden. Diese Forderung wird nur für Neufahrzeuge erhoben werden.

Ein Teil der Fahrzeuge ist bereits entsprechend ausgerüstet.

15. Entschärfung der Bedienungsteile

Die Einrichtungen zur Führung der Fahrzeuge (Hebel, Knöpfe, Schalter u. dergl.) sollen so beschaffen und angebracht sein, daß die Fahrzeuginsassen sich — auch bei Unfällen — nicht daran verletzen können. Diese Forderung wird bei Neufahrzeugen erhoben werden, soweit sie den Anforderungen nicht bereits entsprechen.

16. Verformungsfester Insassenraum

Für Personenkraftwagen soll ein möglichst verformungsfester Insassenraum mit vor- und nachgelagerten energieverzehrenden Fahrzeugteilen gefordert werden. Dadurch sollen die Insassen besonders gegen die Folgen von Auffahrunfällen geschützt werden.

Die Forderung wird nur für neue Personenkraftwagen erhoben werden.

17. Sicherheitslenksäulen und -lenkräder

Die Lenkräder und Lenksäulen sollen so gestaltet und angebracht werden, daß sie die Insassen bei Unfällen nicht zusätzlich gefährden, z. B. durch Zerbrechen oder durch Veränderung ihrer Lage. Diese Forderung wird nur für Neufahrzeuge erhoben werden.

III. Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft

18. Begrenzung des Kohlenmonoxydanteils im Abgas von Ottomotoren im Leerlauf

Bei den Kraftfahrzeugen mit Ottomotor kann der Kohlenmonoxydgehalt des Abgases, der im Leerlauf in weiten Grenzen schwankt, bei mangelhafter Einstellung und Wartung bis zu 12 Vol. % erreichen. Durch eine sorgfältige Vergasereinstellung lassen sich diese CO-Anteile jedoch fühlbar herabsetzen, ohne die Betriebsfähigkeit des Motors einzuschränken. Eine bereits vorbereitete Rechtsverordnung zur Ergänzung des § 47 StVZO mit einer neuen Anlage XI wird eine der Überprüfung nach § 29 StVZO unterliegende Vergasereinstellung mit einem Grenzwert von nicht mehr als 4,5 Vol. % im Leerlauf fordern. Von dieser Maßnahme werden insbesondere die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge erfaßt.

19. Verhinderung des Austritts von Kohlenwasserstoffen aus dem Kurbelgehäuse von Ottomotoren

Einen weiteren Beitrag für die Reinhaltung der Luft bietet die Möglichkeit, den Austritt der in das Kurbelgehäuse eingedrungenen unverbrannten Gase ins Freie zu verhindern. Nicht unbedeutende Mengen Kohlenwasserstoffe gelangen aus dem Zylinder zwischen Wand und Kolben in das Kurbelgehäuse und durch die Kurbelgehäuseentlüftung ins Freie. Durch konstruktive Maßnahmen können diese Gase zwangsweise in das Ansaugrohr zurückgeleitet und erneut der Verbrennung zugeführt werden. Diese sogenannte Kurbelgehäusezwangsentlüftung wird auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr von der deutschen Automobilindustrie seit Anfang 1964 bei allen Serienfahrzeugen auf freiwilliger Grundlage angewendet. Eine Rechtsverordnung, die bereits vorbereitet ist, sieht vor, daß der ordnungsmäßige Zustand dieser Einrichtung bei der Typprüfung der Fahrzeuge festzustellen ist. Eine Nachrüstung bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge, die diese Vorrichtung noch nicht besitzen, ist wegen technischer Schwierigkeiten nicht beabsichtigt.

20. Maßnahmen gegen das Qualmen der Dieselmotoren

Gegen die vermeidbare Rauch- und Rußentwicklung durch nicht ordnungsgemäß eingestellte oder gewartete Dieselmotoren soll durch Rechtsverordnung eine bessere Handhabe geschaffen werden. Schon bisher wurde gegen derartige Verstöße nach den vom Bundesverkehrsministerium erlassenen

Richtlinien vorgegangen. Das bisherige Verfahren ist auf Grund der inzwischen gewonnenen Erkenntnisse überarbeitet worden; die Anwendung neuer Prüfinstrumente und Meßmethoden gestattet eine wirksamere Überwachung. Für die Zukunft sind Überprüfungen sowohl vor der erstmaligen Zulassung zum Verkehr als auch bei den periodischen Untersuchungen nach § 29 StVZO vorgesehen. Das neue vereinfachte Meßverfahren erlaubt seine Anwendung auch bei Verkehrskontrollen durch die Polizei und in den Werkstätten, sofern sie mit dem erforderlichen Meßgerät ausgerüstet sind.

21. Begrenzung des Kohlenmonoxyd- und Kohlenwasserstoffanteils im Abgas der Ottomotoren bei allen Betriebszuständen

Diese Maßnahme ist die bedeutsamste, wenn auch schwierigste wegen der erforderlichen konstruktiven Änderungen an den Kraftfahrzeugen und zusätzlichen Anlagen, außerdem ist das Prüfverfahren für die Typzulassung unter Einsatz ortsfester Prüfstände mit zahlreichen Meßgeräten nicht einfach.

Für die Beurteilung des Abgasverhaltens im Fahrbetrieb war ein Verfahren zu entwickeln, nach dem die Emission von Kraftfahrzeugmotoren unter reproduzierbaren Bedingungen bestimmt werden kann. Um das zu erreichen, mußten die im deutschen Großstadt-Straßenverkehr tatsächlich auftretenden Fahrbedingungen (Beschleunigen, Verzögern, Volleistung und Leerlauf) ihren Anteilen entsprechend auf einem Rollenprüfstand in einer dem Großstadtverkehr angepaßten Weise nachgeahmt werden können. Ein Simulationsprogramm, das diese Forderungen erfüllt, wird als repräsentativer Fahrzyklus bezeichnet.

Die amerikanischen Bestimmungen sehen für die Prüfung der Konzentration an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen im Abgas einen ähnlichen Fahrzyklus vor.

Gegenwärtig werden nach den Bedingungen des in Deutschland aufgestellten Fahrzyklus Vergleichsmessungen mit dem amerikanischen durchgeführt. Ihre Ergebnisse werden die Unterlagen liefern, die für die Bestimmung der Grenzwerte für die Konzentration an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen erforderlich sind. Zur Vereinfachung der Meßmethodik soll ein neues Meßverfahren angewendet werden. Wegen der notwendigen Vorbereitungen durch die Industrie werden ausreichende Übergangsfristen vorzusehen sein. Die Regelung kann jedoch nur auf neue Fahrzeuge Anwendung finden. Es wird z. Z. geprüft, ob auch Grenzwerte für die Emission an Stickoxyden und Bleiverbindungen gesetzt werden müssen und können.

IV. Maßnahmen zur Minderung des Fahrzeuggeräusches

22. Grenzwerte für die höchstzulässigen Lautstärken

Die Grenzwerte für die höchstzulässigen Lautstärken wurden in den letzten Jahren wiederholt herabgesetzt, zuletzt im September 1966. Die neuen Grenzwerte sind als eine Übergangsregelung zu betrachten; sie sollen mit dem Ziel einer weiteren Herabsetzung der Grenzwerte überprüft werden. Ein Zeitpunkt für die Herabsetzung kann noch nicht genannt werden.

Zweiter Teil

Gesetzentwürfe



Entwurf
eines Gesetzes über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1
Gegenstand der Steuer und Geltungsbereich

(1) Der Steuer unterliegt die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern

1. im Güterfernverkehr und im Werkfernverkehr,
2. im grenzüberschreitenden Güternahverkehr und im grenzüberschreitenden Werknahverkehr,

soweit die Beförderung im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes durchgeführt wird.

(2) Die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes in seiner jeweils geltenden Fassung gelten auch für dieses Gesetz.

§ 2
Steuerbefreiungen

Von der Besteuerung sind ausgenommen

1. die Beförderung mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern, deren zulässige Nutzlast allein oder zusammen weniger als 4000 Kilogramm beträgt;
2. die Beförderung, bei der die Steuer nicht mehr als fünf Deutsche Mark betragen würde;
3. die Beförderungen nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 1 und 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes;
4. die Beförderung von Umzugsgut mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern;
5. die Beförderung von gebrauchten Packmitteln und Paletten zu oder nach ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung;
6. die Beförderung von
   a) Milch und Milcherzeugnissen,
   b) Fischen, Garnelen (auch ohne Panzer) und Miesmuscheln, frisch, gekühlt oder gefroren. Garnelen dürfen gekocht, aber nicht weiter zubereitet sein,
   c) Obst, Gemüse und daraus hergestellten Säften,
   d) Mineralbrunnen,
   e) Tieren und Geräten von Schaustellern und sonstigem Schaustellergut.

Für die Begriffsbestimmung sind bei den zu Buchstaben a und d genannten Gütern die ernährungsrechtlichen und bei den zu Buchstaben b und c genannten Gütern die zolltarifrechtlichen Vorschriften maßgebend.

§ 3
Bemessungsgrundlagen

(1) Die Steuer wird bemessen

1. bei der Beförderung neuer Handelsmöbel mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern

   nach dem Produkt der Anzahl der Kubikmeter des für die Beförderung benötigten Laderaums und der Anzahl der Kilometer der nach § 20 a des Güterkraftverkehrsgesetzes für den Möbelfernverkehr vorgeschriebenen Tarifentfernung (Kubikmeter-Kilometer);

2. in allen anderen Fällen

   nach dem Produkt der Anzahl der Tonnen des Rohgewichts der beförderten Güter und der Anzahl der Kilometer der nach § 20 a des Güterkraftverkehrsgesetzes für den Güterfernverkehr vorgeschriebenen Tarifentfernung (Tonnenkilometer).

(2) Im Sinne des Absatzes 1 ist das Rohgewicht der beförderten Güter das wirkliche Gewicht der beförderten Güter einschließlich der Umschließung für die Aufbewahrung und der besonderen Umschließung für den Versand. Ergänzend gilt folgendes:

1. Beträgt das Rohgewicht der bei einer Fahrt insgesamt beförderten Güter nicht mehr als eine halbe Tonne, so bleibt die Steuer außer Ansatz.
2. Bei der Steuerberechnung ist das Rohgewicht der auf einer Fahrt beförderten Güter auf hundert Kilogramm nach oben aufzurunden. Werden auf einer Fahrt Güter von oder zu verschiedenen Be- oder Entladestellen befördert, so ist das Rohgewicht für Teilbeförderungen von unterschiedlicher Entfernung gesondert auf hundert Kilogramm aufzurunden. Werden viele kleine Sendungen von oder zu ver-

schiedenen Be- oder Entladestellen befördert, so darf die Aufrundung nach Satz 1 zugelassen werden, wenn das aufgerundete Gesamtrohgewicht mit der Kilometerzahl der längsten Tarifentfernung vervielfacht wird. Unterliegt die Beförderung verschiedenen Steuersätzen, so ist das für jeden Steuersatz maßgebliche Rohgewicht gesondert aufzurunden.

(3) Beträgt bei Beförderung neuer Handelsmöbel mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern der benötigte Laderaum nicht mehr als fünf Kubikmeter, so bleibt die Steuer außer Ansatz. Absatz 2 Nummer 2 Sätze 1 bis 3 sind entsprechend mit der Maßgabe anzuwenden, daß angefangene Kubikmeter auf volle Kubikmeter aufzurunden sind.

(4) Bei grenzüberschreitenden Beförderungen bleibt die Steuer außer Ansatz, wenn im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes

1. die auf der Straße zurückgelegte Beförderungsstrecke nicht länger als 15 Kilometer ist oder
2. Beförderungen auf Durchgangsstraßen, die nicht länger als 25 Kilometer sind und die einzige oder die gegebene Verbindung zwischen verschiedenen Orten des Auslands bilden, von ausländischen Beförderern ausgeführt werden.

(5) Beförderungen auf ausländischen Durchgangsstraßen, die nicht länger als 25 Kilometer sind und die einzige oder die gegebene Verbindung zwischen verschiedenen Orten im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes bilden, gelten in den Fällen des § 8 Nr. 1 als Beförderungen im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes.

(6) Werden nach oder von einem Seehafen im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes Güter befördert, die zur Ausfuhr mit Seeschiffen bestimmt sind oder mit Seeschiffen eingeführt worden sind, so ist bei der Steuerberechnung nur die 170 km übersteigende Tarifentfernung zugrunde zu legen. Der Beförderer muß die Voraussetzungen buchmäßig nachweisen. Die Form des buchmäßigen Nachweises kann der Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung bestimmen.

§ 4

Steuersätze

Die Steuer beträgt

1. für Beförderungen neuer Handelsmöbel mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern

   0,1 Pfennig je Kubikmeter-Kilometer;
2. für Beförderungen im Güterfernverkehr und im grenzüberschreitenden Güternahverkehr

   1 Pfennig je Tonnenkilometer;
3. in allen anderen Fällen, wenn die zulässige Nutzlast des verwendeten Kraftfahrzeugs allein oder zusammen mit der zulässigen Nutzlast des mitgeführten Kraftfahrzeug-Anhängers
   a) mindestens 4000 Kilogramm, jedoch weniger als 5000 Kilogramm beträgt,

      3 Pfennig je Tonnenkilometer,
   b) 5000 Kilogramm oder mehr, jedoch weniger als 6000 Kilogramm beträgt,

      4 Pfennig je Tonnenkilometer,
   c) 6000 Kilogramm oder mehr beträgt,

      5 Pfennig je Tonnenkilometer.

§ 5

Steuerermäßigungen

(1) Die Steuer ermäßigt sich auf 50 vom Hundert der Steuer nach § 4 für Beförderungen

1. unmittelbar zwischen Berlin (West) und dem übrigen Geltungsbereich dieses Gesetzes,
2. unmittelbar zwischen dem Zonenrandgebiet oder den Frachthilfegebieten und dem sonstigen Geltungsbereich dieses Gesetzes,
3. innerhalb des Zonenrandgebietes oder der Frachthilfegebiete.

(2) Die Steuerermäßigung nach Absatz 1 Nrn. 2 und 3 tritt nur ein, wenn

1. die Beförderungen mit Kraftfahrzeugen ausgeführt werden, die im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten ihren Standort haben,
2. der Beförderer
   a) seinen Sitz im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten hat und auf der jeweiligen Fahrt ausschließlich Güter zu oder von Orten in den bezeichneten Gebieten befördert hat oder
   b) eine oder mehrere nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassungen im Zonenrandgebiet oder in den Frachthilfegebieten unterhält und auf der jeweiligen Fahrt ausschließlich Güter zu oder von diesen Niederlassungen befördert hat und
3. für die begünstigten Beförderungen ein buchmäßiger Nachweis geführt wird. Die Form des buchmäßigen Nachweises kann der Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung bestimmen.

§ 6

Zonenrandgebiet und Frachthilfegebiete

(1) Als Zonenrandgebiet sind anzusehen

1. im Lande Schleswig-Holstein

   die Stadtkreise

   Flensburg, Kiel, Neumünster und Lübeck,

die Landkreise

Flensburg, Schleswig, Eckernförde, Rendsburg, Plön, Oldenburg, Eutin, Segeberg, Stormarn und Lauenburg;

2. im Lande Niedersachsen

die Stadtkreise

Lüneburg und Wolfsburg,

die Landkreise

Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Uelzen und Gifhorn,

die Stadtkreise

Braunschweig, Salzgitter und Goslar,

die Landkreise

Helmstedt, Braunschweig, Wolfenbüttel, Goslar, Gandersheim und Restkreis Blankenburg,

der Stadtkreis

Hildesheim,

die Landkreise

Peine, Hildesheim-Marienburg, Zellerfeld, Osterode, Einbeck, Northeim, Duderstadt, Göttingen und Münden;

3. im Lande Hessen

die Stadtkreise

Kassel und Fulda,

die Landkreise

Hofgeismar, Kassel, Witzenhausen, Eschwege, Melsungen, Rotenburg, Hersfeld, Hünfeld, Lauterbach, Fulda und Schlüchtern;

4. im Lande Bayern

die Stadtkreise

Bad Kissingen und Schweinfurt,

die Landkreise

Mellrichstadt, Bad Neustadt/Saale, Brückenau, Königshofen/Grabfeld, Bad Kissingen, Hofheim, Ebern, Schweinfurt und Haßfurt,

die Stadtkreise

Coburg, Neustadt b. Coburg, Hof, Selb, Kulmbach, Marktredwitz, Bayreuth und Bamberg,

die Landkreise

Coburg, Staffelstein, Bamberg, Lichtenfels, Kronach, Stadtsteinach, Kulmbach, Naila, Münchberg, Hof, Rehau, Wunsiedel und Bayreuth,

der Stadtkreis

Weiden,

die Landkreise

Tirschenreuth, Kemnath, Neustadt a.d. Waldnaab, Vohenstrauß, Nabburg, Oberviechtach, Waldmünchen, Neunburg v. W., Cham und Roding,

die Stadtkreise

Deggendorf und Passau,

die Landkreise

Kötzting, Viechtach, Regen, Bogen, Grafenau, Deggendorf, Wolfstein, Wegscheid und Passau.

(2) Als Frachthilfegebiete sind außer dem in Absatz 1 bezeichneten Zonenrandgebiet anzusehen

die Stadtkreise

Amberg, Schwandorf in Bayern, Regensburg und Straubing,

die Landkreise

Eschenbach, Amberg, Sulzbach-Rosenberg, Burglengenfeld, Parsberg, Regensburg, Straubing, Vilshofen, Griesbach und Pfarrkirchen,

vom Landkreis

Pegnitz die Gemeinden Creussen, Engelmannsreuth, Pegnitz, Ranna und Schnabelwaid,

vom Landkreis

Neumarkt i.d.Opf. der Amtsgerichtsbezirk Kastl.

§ 7

Steuerschuld und Steuerschuldner

(1) Die Steuerschuld entsteht in den Fällen der Einzelbesteuerung nach § 9 Abs. 4 und 5 mit dem Beginn der Beförderung im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes, in allen anderen Fällen mit Ablauf des Besteuerungszeitraums, in dem die Beförderung ausgeführt worden ist.

(2) Steuerschuldner ist der unter eigener Verantwortung handelnde Beförderer.

§ 8

Zuständigkeit für die Besteuerung

Für die Besteuerung zuständig ist,

1. wenn der Beförderer seinen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes hat, die für den Sitz oder die Niederlassung örtlich zuständige Oberfinanzdirektion;
2. wenn der Beförderer seinen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung nicht im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes hat,

a) bei grenzüberschreitenden Beförderungen durch ausländische Beförderer

die für den Grenzübergang örtlich zuständige Oberfinanzdirektion,

b) in allen anderen Fällen

die Oberfinanzdirektion, die zuerst mit der Sache befaßt wird.

§ 9

Steuererklärung und Steuerentrichtung

(1) In den Fällen des § 8 Nr. 1 hat der Beförderer bis zum zwanzigsten Tage nach Ablauf jedes Kalendermonats dem Finanzamt als Hilfsstelle der Oberfinanzdirektion eine Steuererklärung über die im abgelaufenen Kalendermonat durchgeführten Beförderungen nach einem vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Muster abzugeben, in der er die Steuer selbst zu berechnen hat. Gleichzeitig hat der Beförderer die Steuer zu entrichten. Der Steuererklärung sind beizufügen bei Beförderungen im Güterfernverkehr eine Monatszusammenstellung der Güterferntransporte, bei Beförderungen im Werkfernverkehr eine zusammenfassende Übersicht der Beförderungs- und Begleitpapiere in zwei Stücken. Die Muster der Monatszusammenstellung und der zusammenfassenden Übersicht bestimmt der Bundesminister der Finanzen. Ein Steuerbescheid ist nicht zu erteilen, wenn der Beförderer auf ihn unter der Voraussetzung verzichtet hat, daß die Steuer nicht abweichend von der Steuererklärung festgesetzt wird.

(2) Das Finanzamt als Hilfsstelle der Oberfinanzdirektion darf anordnen, daß an die Stelle des Kalendermonats das Kalendervierteljahr als Besteuerungszeitraum tritt, wenn die für den Kalendermonat zu zahlende Steuer voraussichtlich den Betrag von hundert Deutsche Mark nicht übersteigt. Die Abgabe der Steuererklärung und die Entrichtung der Steuer entfallen, wenn die Steuer für einen Kalendermonat nicht mehr als zwanzig Deutsche Mark, für ein Kalendervierteljahr nicht mehr als sechzig Deutsche Mark betragen würde.

(3) Gibt der Beförderer bis zum Ablauf der Steuererklärungsfrist eine Steuererklärung nicht ab oder hat er in der Steuererklärung die Kubikmeter-Kilometer, die Tonnenkilometer oder die Steuer falsch berechnet, so setzt das Finanzamt als Hilfsstelle der Oberfinanzdirektion die Steuer fest. Als Zeitpunkt ihrer Fälligkeit gilt der zwanzigste Tag nach Ablauf des Besteuerungszeitraums.

(4) In den Fällen des § 8 Nr. 2 Buchstabe a hat der ausländische Beförderer für jede einzelne Fahrt eine Steuererklärung nach einem vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Muster in zwei Stücken bei der zuständigen Zollstelle als Hilfsstelle der Oberfinanzdirektion abzugeben. Zuständige Zollstelle ist die erste oder letzte an der Zollstraße gelegene Zollstelle (Eingangs-, Ausgangszollstelle). Die Eingangszollstelle setzt die Steuer auf beiden Stücken der Steuererklärung fest und gibt ein Stück dem ausländischen Beförderer zurück, der die Steuer gleichzeitig zu entrichten hat. Die Ausgangszollstelle berichtigt die Steuerfestsetzung, wenn sich die Bemessungsgrundlage nachträglich geändert hat. Gleichzeitig ist ein Mehrbetrag nachzuentrichten oder eine Überzahlung zu erstatten. Die Oberfinanzdirektion darf auf Antrag zulassen, daß mehrere an einem Tage über dieselbe Zollstelle ausgeführte Beförderungen zusammen versteuert werden. Die Oberfinanzdirektion darf ferner im Einzelfall anordnen, daß ausländische Beförderer, deren Fahrzeuge in einem Zollanschlußgebiet zugelassen sind, ihre Beförderungen nach den Absätzen 1 bis 3 versteuern.

(5) In den Fällen des § 8 Nr. 2 Buchstabe b hat der Beförderer die Steuer bei einer von der zuständigen Oberfinanzdirektion zu bestimmenden Zollstelle im Innern zu entrichten. Die Bestimmungen des Absatzes 4 — ausgenommen der letzte Satz — gelten entsprechend. Als Standort der verwendeten Kraftfahrzeuge gilt die Gemeinde, in deren Gebiet das beladene Kraftfahrzeug in den Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes einfährt oder dessen Bereich verläßt.

§ 10

Steueraufsicht

In den Fällen des § 8 Nr. 2 hat der Beförderer, sofern nicht die Besteuerung nach § 9 Abs. 1 bis 3 zugelassen ist, die Steuerfestsetzung mit der Steuerquittung während der Fahrt im Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes mit sich zu führen und auf Verlangen den Kontrollorganen der Zollstellen und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zur Einsicht vorzulegen.

§ 11

Durchführung

Allgemeine Verwaltungsvorschriften, die zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen erforderlich sind, erläßt der Bundesminister der Finanzen.

§ 12

Geltung im Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 13

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 1968 in Kraft. Die in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften treten am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der ständig zunehmende Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen führt zu einer übermäßigen Beanspruchung des Straßennetzes und gefährdet Verkehrsfluß und Verkehrssicherheit auf den Straßen in immer stärkerem Maße.

Hinzu kommt, daß der im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 vorgesehene Kapazitätsabbau und die den Strukturveränderungen in Wirtschaft und Verkehr angepaßte Umorganisation der Deutschen Bundesbahn auch bei größter Beschleunigung einen Anpassungszeitraum erfordern.

Im Interesse

der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf den Straßen,

der Wiederherstellung einer geordneten und gesunden Verkehrswirtschaft und

damit zugleich auch der Verbesserung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn

ist daher für eine Übergangszeit die Einführung einer Steuer für alle Beförderungsleistungen im Fernverkehr durch Lastkraftwagen oder Lastzüge mit einer zulässigen Nutzlast von mehr als 4000 kg notwendig. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seehäfen ist es erforderlich, auch den grenzüberschreitenden Straßengüternahverkehr in die Besteuerung einzubeziehen. Aus dem gleichen Grunde ist für Im- und Exportgüter von und zu den deutschen Seehäfen eine Begünstigung in der Form vorgesehen, daß bei der Steuerberechnung nur die 170 km übersteigende Tarifentfernung zugrunde zu legen ist.

Die Steuer beträgt für den gewerblichen Güterfernverkehr und den grenzüberschreitenden gewerblichen Güternahverkehr 1 Pf/tkm, für den Werkfernverkehr und den grenzüberschreitenden Werknahverkehr ist sie nach Nutzlastgrößenklassen von 3 bis 5 Pf/tkm gestaffelt. Die Beförderung von neuen Möbeln in besonders eingerichteten Lastkraftwagen wird im gewerblichen Möbelfernverkehr mit 0,1 Pf je Kubikmeter-Kilometer besteuert.

Die im Vergleich zum Werkfernverkehr geringere Steuerbelastung des *gewerblichen Straßengüterfernverkehrs* rechtfertigt sich aus der Tatsache, daß der gewerbliche Güterfernverkehr durch die bestehende Genehmigungspflicht und durch die Festsetzung von Höchstzahlen bei der Ausgabe von Genehmigungen kapazitätsmäßig bereits Beschränkungen unterworfen ist. Nach der 5. Höchstzahlenverordnung vom 7. März 1964 ist das Kontingent zur Zeit wie folgt festgelegt:

17 336 Genehmigungen für Kraftfahrzeuge des allgemeinen Güterfernverkehrs

6 536 Genehmigungen für Kraftfahrzeuge des Bezirksgüterfernverkehrs

1 000 Genehmigungen speziell für den grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr.

Trotz der Kontingentierung hat der gewerbliche Güterfernverkehr in den letzten Jahren seinen Anteil am gesamten Güterfernverkehr ständig erhöhen können. Die gegenwärtige Abschwächung der Verkehrszuwachsraten ist konjunkturbedingt und nur vorübergehender Natur. In den 10 Jahren von 1956 bis 1966 stiegen die Verkehrsleistungen im gewerblichen Güterfernverkehr von rund 14,0 Mrd. tkm auf 23,1 Mrd. tkm um 65 %, während die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Rahmen der Kontingentserhöhungen von 20 542 Einheiten auf 24 899 Einheiten, also nur um 21,2 % stieg. Durch die in diesen Zeitraum fallende Anhebung der Maße und Gewichte und durch technische Verbesserungen im Fahrzeugbau ist somit das Leistungsangebot erheblich stärker gestiegen als die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge. Die Verbesserung des Straßennetzes hat darüber hinaus auch zu verkürzten Umlaufzeiten der Fahrzeuge geführt.

Die steuerliche Maßnahme wird indirekt eine begrenzte kapazitätsbeschränkende Wirkung haben, zumindest aber den mit einer Konjunkturbelebung zu erwartenden Verkehrszuwachs des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs beschränken und transportkostenempfindliche Güter auf die Eisenbahn verlagern. Die Maßnahme ist notwendig, da der gewerbliche Güterfernverkehr auch im Rahmen des gegenwärtigen Kontingents durch weitere Rationalisierung und bessere Auslastung sein Leistungsangebot noch erheblich steigern könnte, ohne den Rationalisierungseffekt in jedem Fall durch Tarifsenkungen an die Verlader weitergeben zu müssen. Auf dem direkten Weg ist eine Verringerung der Kapazitäten wirksam zur Zeit nicht möglich, da die Genehmigungen auf 8 Jahre erteilt sind und in größerem Umfang erst nach 1972 auslaufen.

Umgerechnet auf das durchschnittliche Tarifniveau im gewerblichen Güterfernverkehr entspricht der Steuersatz von 1 Pf/tkm rund 8 % der Nettofracht. Die Belastung ist bei höhertarifierten Gütern entsprechend geringer, bei niedrigertarifierten Gütern entsprechend größer. Diese durchaus beabsichtigte Wirkung eines auf den tkm bezogenen Steuersatzes wird dazu beitragen, Massen- und Schwergüter, für die in der Regel keine besonderen Verpackungen notwendig sind und für die eine Bruchgefahr nicht besteht, ohne volkswirtschaftliche Schäden im Fernverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Soweit sich bei den Gütern, die auf der Straße verbleiben, durch Tariferhöhungen eine zusätzliche Be-

lastung der verladenden Wirtschaft ergibt, kann diese das allgemeine Preisniveau nicht spürbar beeinflussen.

Der *Werkfernverkehr* wird schon bisher im Rahmen des geltenden Beförderungsteuerrechts mit einer Leistungsabgabe von 3 Pf/tkm belegt. Da jedoch mit Inkrafttreten der Mehrwertsteuer am 1. Januar 1968 das Beförderungsteuergesetz aufgehoben wird (vgl. § 31 des Mehrwertsteuergesetzes vom 29. Mai 1967, Bundesgesetzbl. I S. 545), würde die mit dem Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 166) eingeführte Besteuerung des Werkfernverkehrs entfallen. Diese Steuer betrug

— für die Zeit bis 30. September 1956
  3 Pf je Tonnenkilometer

— für die Zeit vom 1. Oktober 1956 bis 31. März 1958
  4 Pf je Tonnenkilometer

— für die Zeit ab 1. April 1958
  5 Pf je Tonnenkilometer

und wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 1964 durch das Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vom 13. August 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 621) auf 3 Pf gesenkt.

Die Steuer war bereits seinerzeit vorwiegend unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten beschlossen worden. Sie war Teil eines Gesamtverkehrsplanes, der bestehende Disproportionen und Spannungen zwischen dem schnellwachsenden Kraftverkehr und dem Straßenbau einerseits und zwischen dem Eigenverkehr der Firmen in Handel und Produktion (Werkverkehr) und den gewerblichen und öffentlichen Verkehrsunternehmen, vor allem der Deutschen Bundesbahn, andererseits beseitigen sollte. Die mit der Steuermaßnahme beabsichtigte Wirkung wurde im wesentlichen erreicht. Die Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr waren bis 1958 rückläufig und stiegen bis 1964 nur leicht an. Massenguttransporte wanderten in starkem Maße vom Werkfernverkehr auf den gewerblichen Güterfernverkehr und z. T. weiter auf die Eisenbahnen ab. Die wichtigsten Transportgüter waren 1964 nicht mehr Baustoffe, die 1954 noch einen Anteil am gesamten Werkfernverkehr von 35 v. H. hatten, sondern zubereitete Nahrungs- und Genußmittel (rund 22 v. H.); der Anteil der Baustoffe betrug nur noch rund 9 v. H.

Eine von mehreren Werkfernverkehr treibenden Unternehmen erhobene Verfassungsbeschwerde wurde vom Bundesverfassungsgericht mit Urteil vom 22. Mai 1963 (BVerfGE 16, 147) abgelehnt. In der Begründung zu seiner Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, daß eine Sonderbesteuerung des Werkfernverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen (Vorliegen schwerwiegender Gemeinschaftsinteressen, Eignung und Verhältnismäßigkeit des Mittels, Zumutbarkeit des Eingriffs) zulässig ist.

Die Senkung der Werkfernverkehrsteuer von 5 auf 3 Pf/tkm hat seit 1964 zu einer verstärkten Ausweitung des Werkfernverkehrs geführt. Die Ladekapazität der im Werkfernverkehr eingesetzten Fahrzeuge erhöhte sich von August 1964 bis August 1966 um rund 21 v. H. Die beförderte Gütermenge nahm von 1964 auf 1966 um 20 v. H. zu. Der Werkfernverkehr hatte damit im Jahre 1966 den Verkehrsanteil des Jahres 1954 wieder erreicht. Da jedoch der Anteil des gesamten Straßengüterfernverkehrs an den beförderten Gütermengen in diesen Jahren beachtlich angestiegen ist, kann der Werkfernverkehrsteuer insgesamt eine beschränkende Wirkung nicht abgesprochen werden.

Der *Wegfall der erhöhten Beförderungsteuer für den Werkfernverkehr* würde eine Kostensenkung um durchschnittlich etwa 20 v. H. bedeuten, wobei die Kostenentlastung auf die in Tonnen ausgedrückte Ladekapazität des Werkfernverkehrs bezogen ist. Die tatsächliche Entlastung liegt bei kleinen Fahrzeugeinheiten (Schnellastkraftwagen) erheblich unter dem Durchschnittswert, bei schweren Last- und Sattelzügen jedoch weit über 20 v. H. Nach den bisher gemachten Erfahrungen muß damit gerechnet werden, daß sich der Werkfernverkehr bei einer derartigen Kostenentlastung verstärkt ausdehnen wird. Für die Richtigkeit dieser Erwartung sprechen folgende Überlegungen:

— die Senkung der Werkfernverkehrsteuer von 5 auf 3 Pf/tkm hat — wie oben gezeigt — zu einer beträchtlichen Kapazitätsausweitung und Steigerung der beförderten Gütermenge geführt; eine weitere Kostenminderung um 20 v. H. stellt einen Anreiz zu noch weit stärkerer Betätigung im Werkfernverkehr dar. Da die Kostenminderung bei schweren Last- und Sattelzügen sogar weit über diesem Durchschnittswert läge, ist zu erwarten, daß gerade der Schwerlastverkehr erheblich zunehmen würde;

— bei nahezu gleicher Ladekapazität erbringt der gewerbliche Güterfernverkehr die vierfache Leistung des Werkfernverkehrs. Dies ist zwar überwiegend darauf zurückzuführen, daß der Werkfernverkehr eine geringere Umlaufgeschwindigkeit hat und auf den Transport von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens beschränkt ist, aber auch darauf, daß die Fahrzeuge überwiegend auch im Nahbereich eingesetzt werden. Insoweit kann die nicht unerhebliche Kostenminderung im Fernverkehr zu verstärktem Einsatz der Fahrzeuge im Fernbereich führen.

Die zu erwartende Ausweitung des Werkfernverkehrs würde sowohl die Bundesbahn als auch den gewerblichen Güterfernverkehr treffen; letzterer würde sich zum Ausgleich der bei ihm entstehenden Transportverluste zusätzlich bei der Bundesbahn schadlos halten. Die erste Folge eines sich ausweitenden Werkfernverkehrs wird ein Preisdruck sein, der sich auf die gesamte Verkehrswirtschaft und damit auch auf die Bundesbahn auswirkt, ihr Defizit erhöht und damit zusätzliche Leistungen aus dem Bundeshaushalt erforderlich machen würde.

Um die zu erwartende Ausdehnung des Werkfernverkehrs zu verhindern, sind verschiedene Möglichkeiten denkbar, die von der Bundesregierung eingehend geprüft worden sind.

1. Lizenzierung des Werkfernverkehrs

Eine solche und nur auf die besondere Ausgestaltung des Zulassungsverfahrens beschränkte Maßnahme (Anhörungsverfahren mit dem Ziel der Feststellung, ob gewerblicher Verkehr die Nachfrage nicht ebenso wirtschaftlich befriedigen kann) wäre ohne echte Möglichkeit zur Einschränkung des Werkfernverkehrs praktisch wirkungslos. Eine Lizenzierung liefe letzten Endes darauf hinaus, mit großem Verwaltungsaufwand ein Zulassungsverfahren durchzuführen, ohne die Betätigung im Werkfernverkehr wirksam einschränken zu können. Es fehlen eindeutige, objektive und einer Nachprüfung im Verwaltungsgerichtsverfahren standhaltende Kriterien für eine begrenzte Lizenzabgabe.

Eine mit der Lizenzierung verbundene Gebühr (Lizenzabgabe) in Höhe der wegfallenden Werkfernverkehrsteuer stößt auf erhebliche rechtliche und wirtschaftliche Bedenken. Die Festsetzung der Gebühr in einer Höhe, die an den mit der Lizenzausgabe verbundenen Verwaltungsaufwand anknüpft, ist dagegen ohne jede kapazitätsbeschränkende Wirkung.

2. Kontingentierung und Konzessionierung des Werkfernverkehrs

Denkbar wäre

— ein Genehmigungszwang (Konzessionierung) und Beschränkung der Genehmigungen durch Höchstzahlen (Kontingentierung)

— ein Genehmigungszwang (Konzessionierung) ohne feste zahlenmäßige Beschränkung der Genehmigungen.

Die Schwierigkeit bei diesen Maßnahmen besteht darin, Maßstäbe für die Bestimmung der Kontingentsgröße sowie eindeutige, objektive und gerechte Kriterien für die Zuteilung der Genehmigungen festzulegen.

Die eingehende Prüfung hat ergeben, daß diese Schwierigkeiten kaum lösbar sind. Davon abgesehen erscheint eine Kontingentierung und Konzessionierung des Werkfernverkehrs auf der Straße auch wenig geeignet, das angestrebte Ziel einer Beschränkung des Werkfernverkehrs zu erreichen. Eine solche Maßnahme, die nur die Zahl der im Werkfernverkehr eingesetzten Fahrzeuge beschränken würde, hätte keinen Einfluß auf die von diesen Fahrzeugen erbrachte Leistung. Trotz einer fahrzeugbezogenen Konzessionierung und Kontingentierung kann daher eine erhebliche Leistungssteigerung im Werkfernverkehr nicht verhindert werden. Darüber hinaus bestehen auch verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine Maßnahme, deren Erfolg zweifelhaft ist, die jedoch nichtsdestoweniger hart in die Berufsfreiheit der davon Betroffenen eingreift, weil sie notwendigerweise bestimmte Unternehmen vom Werkfernverkehr ausschließt.

3. Besteuerung des Werkfernverkehrs

a) nicht leistungsbezogen

Denkbar wäre eine Zusatzgabe, die in die bestehende Kfz-Steuer einbezogen wird. Abgestellt auf 5 Pf/tkm würde dies eine Anhebung der Kfz-Steuer in nachfolgendem Ausmaß erfordern:

Lastzug 15,4 t Gesamtgewicht, 9,4 t Nutzlast, 50 000 km Jahresfahrleistung, 50 % Auslastung

bei 3 Pf/tkm = 350 %

bei 5 Pf/tkm = 580 %

Lastzug 32 t Gesamtgewicht, 20 t Nutzlast, 70 000 km Jahresfahrleistung, 50 % Auslastung

bei 3 Pf/tkm = 410 %

bei 5 Pf/tkm = 700 %

Eine solche nicht leistungsbezogene Abgabe hätte jedoch eine Reihe schwerwiegender Nachteile. Insbesondere könnte ihre Wirkung durch Leistungssteigerung verringert werden (Steuereinholung). Außerdem wären bei der derzeitigen Staffelung der Kfz-Steuersätze nach Lkw-Größenklassen stark differenzierte Abgabensätze erforderlich, um einen gleichmäßigen Effekt zu erzielen.

b) leistungsbezogene Abgabe

Der vorliegende Gesetzentwurf greift den Gedanken an eine leistungsbezogene Steuer zur Lenkung des Verkehrs auf und knüpft steuertechnisch — außerhalb der Kraftfahrzeug- und der Mehrwertsteuer — an das im Rahmen der Beförderungsteuer praktizierte Verfahren an. Eine derartige Steuer hat nach Prüfung aller vorstehend geschilderten Möglichkeiten die geringsten Nachteile und unerwünschten Folgewirkungen.

Sie wirft jedoch Probleme auf hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit der Ratsentscheidung vom 13. Mai 1965 „über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen" (Abkürzung: Harmoniserungsentscheidung = HE).

Artikel 3 HE sieht vor, daß mit Inkrafttreten des gemeinsamen EWG-Umsatzsteuersystems (voraussichtlich 1. Januar 1970) die Steuerregelungen im Werkverkehr und im gewerblichen Verkehr einander so angepaßt werden, daß sie sich in ihren Auswirkungen entsprechen.

Artikel 3 HE schließt nicht aus, daß bei der Ausgestaltung der Steuer die in der besonderen Art seiner Durchführung liegenden Vorzüge des Werkverkehrs berücksichtigt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine maßvolle Differenzierung der Steuersätze zu Lasten des Werkverkehrs mit Artikel 3 HE vereinbar.

Nach Artikel 4 HE wären Sonderumsatzsteuern im Verkehr mit Inkrafttreten des gemeinsamen EWG-Umsatzsteuersystems nicht mehr zulässig. Auch der Verkehr soll nur noch der allgemeinen Umsatzsteuer unterworfen sein.

Es erscheint allerdings zweifelhaft, ob das EWG-Umsatzsteuersystem bereits zum 1. Januar 1970 in Kraft treten kann. Ungeachtet dieser Frage kann

jedoch davon ausgegangen werden, daß mit Rat und Kommission Einvernehmen über eine zumindest vorläufige Beibehaltung der Verkehrslenkungsteuer erzielt wird.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die vorgesehene Besteuerung des Straßengüterverkehrs ergibt sich aus Artikel 105 Abs. 2 Nr. 1 GG. Das Steueraufkommen fließt dem Bund zu.

II. Einzelvorschriften

Zu § 1

Dem Gesetz unterliegen sämtliche Güterbeförderungen mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr (§§ 3, 48 Abs. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes). Außerdem sind auch der grenzüberschreitende Güternahverkehr für andere und der grenzüberschreitende Güternahverkehr für eigene Zwecke in die Steuer einbezogen worden. Dabei ist es unerheblich, ob die Beförderungen von Inländern oder von Ausländern ausgeführt werden.

Dem Zweck der Besteuerung entsprechend erstreckt sich die Anwendung des Gesetzes auf den Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes und gelten dessen Vorschriften auch für die im Gesetz verwendeten verkehrsrechtlichen Begriffe.

Zu § 2

Die Vorschrift enthält den Katalog der Ausnahmen von der Besteuerung.

Mit der Freistellung in Nummer 1 für Beförderungen mit Lastkraftwagen oder Lastzügen von weniger als 4000 kg zulässige Nutzlast wird den Wünschen der verladenden Wirtschaft Rechnung getragen, die Beförderung von Kleinsendungen im Straßengüterverkehr nicht zu erschweren.

Mit der Nummer 2 soll eine Bagatellgrenze für die Erhebung der Steuer festgesetzt werden.

Die in Nummer 3 vorgesehenen Ausnahmen sollen den Huckepackverkehr und den Containerverkehr mit dem Ziel der Straßenentlastung fördern und die verkehrspolitisch nicht erforderliche Besteuerung der im § 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes aufgeführten Bagatellbeförderungen und von Beförderungen im Hoheitsverkehr vermeiden. Unter die Ausnahme fallen auch Beförderungen im Brief- und Paketverkehr sowie im Dienstgutverkehr der Deutschen Bundespost.

Nummer 4 soll die unerwünschte Besteuerung von Umzugsgut mit Spezialfahrzeugen vermeiden.

Die in den Nummern 5 und 6 vorgesehenen Befreiungen des Transports bestimmter Güter erstrecken sich auf Verkehrsleistungen, die im wesentlichen nach dem Beförderungsteuergesetz 1955 im Werkfernverkehr dem ermäßigten Steuersatz von 1 Pfennig je tkm unterliegen. Die Befreiungen sind darüber hinaus auf entsprechende Beförderungen im Güterfernverkehr für andere sowie im grenzüberschreitenden Güternahverkehr ausgedehnt worden. Die Umwandlung der bisherigen Steuerermäßigung in eine Steuerbefreiung ist erforderlich, damit die überwiegend auf den Straßentransport angewiesenen begünstigten Güter nicht verteuert werden.

Zu § 3

Die Vorschrift enthält die Steuerbemessungsgrundlagen. Auf Grund der bisherigen Verfahren beim Bundesverfassungsgericht gegen die erhöhte Besteuerung des Werkfernverkehrs ist der Begriff des Tonnenkilometers, der für sämtliche Beförderungen — ausgenommen Möbelbeförderungen — zugrunde gelegt wird, ausdrücklich im Gesetz bestimmt worden. Ferner sind auch die für die Abgrenzung notwendigen ergänzenden Vorschriften weitgehend in das Gesetz aufgenommen worden.

Die Höhe der steuerlichen Belastung wird maßgeblich durch die Länge der Beförderungsstrecke im Geltungsbereich des Gesetzes bestimmt. Bei Beförderungen zu oder von den Rheinmündungshäfen fällt der Streckenanteil auf ausländischem Gebiet (rd. 170 km) nicht unter die Steuer. Daher ergibt sich bei diesen Beförderungen ein steuerlicher Vorteil gegenüber den von den deutschen Wirtschaftszentren entfernter gelegenen deutschen Seehäfen. Durch die Vorschrift wird dieser Vorteil in gleicher Höhe auch bei Beförderungen zu oder von den deutschen Seehäfen gewährleistet. Eine Diskriminierung ausländischer Unternehmer tritt nicht ein.

Zu § 4

Die Vorschrift enthält die Steuersätze. Bei der Tonnenkilometerbesteuerung wird zwischen den für andere durchgeführten Beförderungen im Güterfernverkehr sowie im grenzüberschreitenden Güternahverkehr und zwischen allen anderen Beförderungen unterschieden. Für die erstgenannten Beförderungen beträgt die Steuer 1 Pfennig je Tonnenkilometer. In allen anderen Fällen gelten nach der zulässigen Nutzlast der verwendeten Fahrzeuge gestaffelte Steuersätze von 3 bis 5 Pfennig je tkm. Die Staffelung der Steuersätze soll zusammen mit der progressiven Wirkung der Tonnenkilometerbesteuerung bei niedrigtarifierten Massengütern insbesondere zu einer Entlastung der Straßen von der Beförderung dieser Massengüter mit schweren Lastzügen und zu einer Verlagerung dieses Verkehrs auf die Eisenbahnen führen.

Zu § 5

Durch die Vorschrift werden die Steuerermäßigungen des § 11 Abs. 2 Nr. 3 des Beförderungsteuergesetzes 1955 für den Werkfernverkehr in und mit bestimmten Gebieten [Berlin (West), Zonenrandgebiet, Frachthilfegebiete] im wesentlichen übernommen und auf die anderen, dem Gesetz unterliegenden steuerpflichtigen Beförderungen ausgedehnt.

Zu § 6

Die Vorschrift enthält die Liste der zum Zonenrandgebiet und zu den Frachthilfegebieten gehörenden Stadt- und Landkreise.

Zu § 7

Diese Vorschrift bezeichnet den unter eigener Verantwortung handelnden Beförderer als Schuldner der Steuer und regelt die Entstehung der Steuerschuld.

Zu § 8

Hier sind die erforderlichen Bestimmungen darüber getroffen, welche Behörden für die Besteuerung zuständig sind.

Zu § 9

Dieser Paragraph enthält Bestimmungen über die Abgabe von Steuererklärungen sowie über die Festsetzung und die Entrichtung der Steuer. Die Bestimmungen entsprechen weitgehend den Verfahrensvorschriften des geltenden Beförderungsteuerrechts. Es erschien jedoch bei der vereinfachten Steuerbemessungsgrundlage zweckmäßig, für die Inländerbesteuerung den Kalendermonat als Besteuerungszeitraum zu bestimmen.

Zu § 10

Durch die Vorschrift soll auch eine steuerliche Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs ausländischer Unternehmer im Geltungsbereich des Gesetzes ermöglicht werden.

Zu § 11

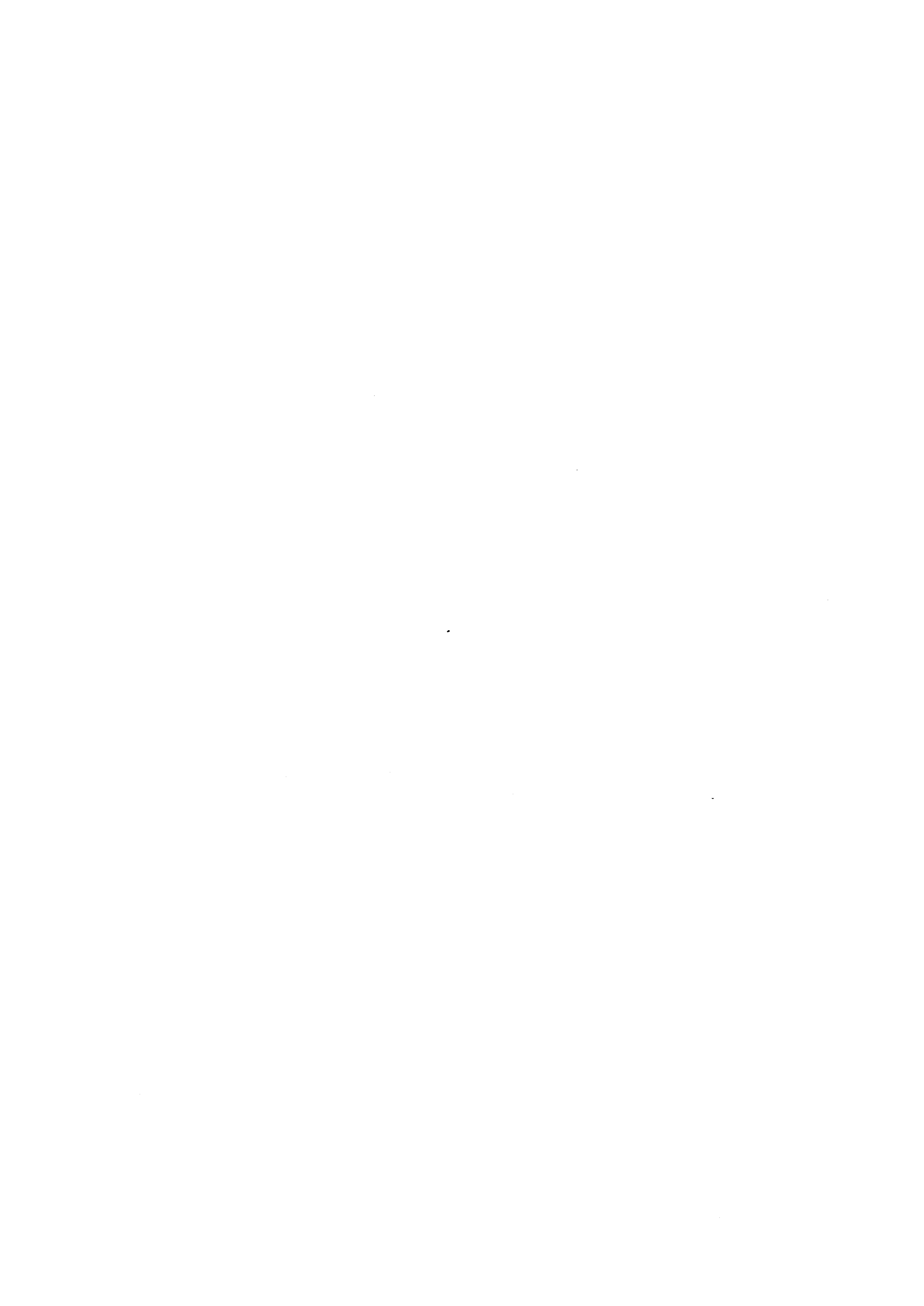
Die Vorschrift enthält Ermächtigungen zum Erlaß von allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Zu § 12

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 13

Hier ist das Inkrafttreten des Gesetzes und der im Gesetz enthaltenen Ermächtigungen bestimmt.



Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 8. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 345), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) Die bisherige Fassung wird Absatz 1.

   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

      „(2) Werden Güter für andere durch ein Unternehmen des Güterfernverkehrs auf einem Teil der Strecke mit einem für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeug, auf einem anderen Teil der Strecke mit der Eisenbahn in einem für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeug, in einem Anhänger, in deren Aufbauten (Huckepackverkehr) oder in Behältern befördert, so sind die Vorschriften für den Güterfernverkehr anzuwenden; dies gilt nicht für das Verhältnis zwischen Unternehmen und Eisenbahn."

2. Nach § 3 wird folgender § 3 a eingefügt:

„§ 3 a

(1) Güter der in der Anlage bezeichneten Art dürfen im Güterfernverkehr und im Werkfernverkehr nicht befördert werden. Dies gilt nicht, wenn bei einer Fahrt weniger als 4 t dieser Güter befördert werden.

(2) Absatz 1 findet keine Anwendung auf den unmittelbaren Verkehr zwischen Berlin und einem Ort des übrigen Bundesgebiets sowie auf den Güterfernverkehr und Werkfernverkehr, der in der in § 3 Abs. 2 beschriebenen Art durchgeführt wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Beförderung einzelner Güterarten von und nach bestimmten Teilen des Bundesgebietes von dem Verbot des Absatzes 1 ganz oder auf bestimmte Entfernungen auszunehmen, wenn dies wegen der schwachen verkehrsmäßigen Aufschließung dieser Gebietsteile zur Vermeidung schwerwiegender volkswirtschaftlicher Nachteile geboten ist. Gleiches gilt für die Beförderung einzelner Güterarten von und nach den deutschen Seehäfen, soweit dies erforderlich ist, die wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen, die den Seehäfen aus der Teilung Deutschlands oder aus ihrer verkehrsungünstigen Lage entstehen.

(4) Die obersten Landesverkehrsbehörden können Ausnahmen von dem Verbot des Absatzes 1 für bestimmte Einzelfälle oder allgemein befristet für bestimmte Antragsteller genehmigen,

1. wenn und soweit dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern zwingend geboten ist und die Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln nicht möglich ist;
2. wenn die für die Umladung der Güter auf die Eisenbahn oder das Binnenschiff nächstgelegene geeignete Ladestelle anders nicht erreicht werden kann; das gleiche gilt für die Umladung von der Eisenbahn oder vom Binnenschiff;
3. wenn die Beförderung auf dem größeren Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder dem Binnenschiff nicht möglich ist und weder der Verlader noch der Empfänger über einen Gleis- oder Wasserstraßenanschluß verfügen;
4. wenn es einem Unternehmen der verladenden Wirtschaft ohne Gefährdung seiner wirtschaftlichen Existenz nicht möglich ist, seine Güter anders als mit einem Kraftfahrzeug zu befördern.

Eine Ausfertigung der Ausnahmegenehmigung ist auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den mit der Überwachung des Güterfernverkehrs beauftragten Stellen zur Prüfung auszuhändigen."

3. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf

1. die Beförderung von Gütern durch den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und durch andere Körperschaften des öffentlichen Rechts im Rahmen ihrer hoheitlichen Betätigung,

6. Novelle GüKG

2. die Beförderung von Gütern mit Krafträdern oder mit Personenkraftwagen,
3. die Beförderung von Leichen in besonders hierfür eingerichteten und ausschließlich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen,
4. das Abschleppen beschädigter Kraftfahrzeuge aus Gefälligkeit im Rahmen der Ersten Hilfe,
5. die Beförderung von lebenden Tieren mit Ausnahme von Schlachtvieh.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates weitere, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein von den Bestimmungen dieses Gesetzes auszunehmen oder sie einer anderen Beförderungsart zuzuordnen."

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 eingefügt:

„(2) Der Sitz eines Unternehmens kann nur anerkannt werden, wenn — bezogen auf Art und Umfang des Unternehmens — mindestens folgende Voraussetzungen gegeben sind:

a) ein besonderer durch den Unternehmer entsprechend eingerichteter und ständig benutzter Raum, der erforderlich, geeignet und bestimmt ist, Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit dieses Unternehmens zu bilden;

b) das Vorhandensein einer zu selbständigem Handeln befugten geschäftskundigen Person, soweit der Unternehmer die Geschäfte nicht selbst wahrnimmt;

c) eine dem Unternehmenszweck entsprechende Tätigkeit von erheblicherem Umfang.

Diese Mindestanforderungen gelten auch für nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassungen."

b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

c) Der neue Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Sollen Kraftfahrzeuge des Güternahverkehrs oder für den Güterfernverkehr genehmigte Tank-, Silo- oder Isolierfahrzeuge sowie andere Sonderfahrzeuge des Güterfernverkehrs, die in Bauart, Tragfähigkeit oder Einrichtung wesentlich von den gebräuchlichen Fahrzeugen abweichen, außerhalb der Nahzone vorübergehend im Nahverkehr verwendet werden, so kann die untere Verkehrsbehörde vorübergehend einen anderen Ort zum Standort erklären, wenn dies aus wirtschaftlichen Gründen geboten und mit dem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung eines geordneten Güterkraftverkehrs vereinbar ist."

5. § 6 a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Ein angenommener Standort kann auch bestimmt werden, wenn dies im Hinblick auf die Stillegung von Eisenbahnstrecken oder die Einstellung des Abfertigungsdienstes an Eisenbahnstrecken geeignet ist, die Verkehrsbedienung der betroffenen Fläche zu verbessern."

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der angenommene Standort darf

1. in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 nicht weiter als vierzig Kilometer in der Luftlinie sowohl vom Zonenrand oder der Westküste des Landes Schleswig-Holstein als auch vom Sitz oder der Niederlassung,
2. im Falle des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 3 und Satz 2 nicht weiter als dreißig Kilometer in der Luftlinie vom Sitz oder der Niederlassung

entfernt liegen. Die Entfernungen nach Satz 1 werden zum Ortsmittelpunkt des angenommenen Standorts sowie vom Ortsmittelpunkt der Gemeinde aus gemessen, in der sich der Sitz oder die Niederlassung befindet."

6. In § 8 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Verwendet ein Unternehmer des Güterfernverkehrs entweder zu Beginn oder am Ende einer Beförderung im Güterfernverkehr ein Kraftfahrzeug des Güternahverkehrs innerhalb der Nahzone (§ 2 Abs. 2) oder ein Kraftfahrzeug des Bezirksgüterfernverkehrs innerhalb der Bezirkszone (§ 13 a Abs. 1), so gilt diese Beförderung, wenn der Unternehmer auf der übrigen Beförderungsstrecke ein für den Güterfernverkehr genehmigtes Kraftfahrzeug einsetzt, mit dem die gesamte Beförderung hätte ausgeführt werden können, als gleichfalls mit diesem Fahrzeug ausgeführt."

Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

7. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der Klammerzusatz nach dem Wort „Bezirksgüterfernverkehr" die Fassung „(§ 13 a)".

b) In Absatz 2 Satz 2 wird folgender Satzteil gestrichen: „und der Unternehmer das Alter von 60 Jahren erreicht hat oder infolge amtsärztlich festgestellter Gebrechlichkeit zur Fortführung des Unternehmens auf die Dauer nicht im Stande ist".

8. § 11 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Kraftfahrzeuge müssen auf den Namen des Unternehmers zugelassen sein und ihm gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein; dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeugs."

9. In § 13 wird Absatz 2 gestrichen.

10. Nach § 13 wird folgender § 13 a eingefügt:

„§ 13 a

(1) Eine verkehrsmäßige Beschränkung im Sinne des § 13 liegt insbesondere vor, wenn die Genehmigung auf den Güterfernverkehr innerhalb eines Umkreises von höchstens einhundertfünfzig Kilometern, gerechnet in der Luftlinie vom Ortsmittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeugs aus, beschränkt wird (Bezirksgenehmigung); zur Bezirkszone gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Umkreises liegt.

(2) Will der Unternehmer den Standort seines für den Bezirksgüterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeugs verlegen, so bedarf er hierzu der vorherigen Zustimmung der für den bisherigen Standort zuständigen Genehmigungsbehörde,

1. wenn der bisherige Standort in einem der in § 6 a Abs. 1 genannten Gebiete liegt, oder
2. wenn der Standort des Kraftfahrzeugs in ein anderes Land verlegt werden soll.

Die Zustimmung ist zu versagen, sofern die Beibehaltung des bisherigen Standortes für die befriedigende Verkehrsbedienung eines bestimmten Gebietes erforderlich ist und sie dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage zugemutet werden kann.

(3) In den Fällen des Absatzes 2 sind vor der Entscheidung zu hören

1. die für den gewünschten Standort zuständige Genehmigungsbehörde,
2. die für den bisherigen und die für den gewünschten Standort zuständigen Außenstellen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

(4) Sofern es für die befriedigende Verkehrsbedienung eines bestimmten Gebietes erforderlich ist, insbesondere im Hinblick auf die Stilllegung von Eisenbahnstrecken oder die Einstellung des Abfertigungsdienstes an Eisenbahnstrecken, und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage zugemutet werden kann, kann eine Bezirksgenehmigung ferner nach § 13 mit der Auflage erteilt werden, daß der Unternehmer regelmäßig nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde vorgeschriebene Güterlinien bedient. Die Genehmigungsbehörde kann ihm hierfür einen besonderen Tarif genehmigen; auf den Tarif sind die Vorschriften der §§ 20 und 22 anzuwenden. Der Unternehmer ist zur Beförderung nach dem Tarif verpflichtet, wenn

1. die Beförderung mit den regelmäßig für die Linie verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und
2. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht zu vertreten hat.

Auf eine nach Satz 1 eingerichtete Güterlinie finden die §§ 90 bis 97 keine Anwendung."

11. In § 14 Abs. 3 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:

„Vor allen Entscheidungen nach § 13 a Abs. 4 ist außer den in Satz 1 genannten Stellen die zuständige Verwaltung der Eisenbahn zu hören, deren Verkehrsgebiet berührt wird, sowie die zuständige Landwirtschaftskammer, oder soweit eine solche nicht besteht, die oberste Landesbehörde für Ernährung und Landwirtschaft."

Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

12. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Verbot des Absatzes 1 gilt nicht für die An- und Abfuhr von Gütern, die dem Unternehmer zur Beförderung im Güterfernverkehr übergeben werden, und für die Unterwegsbedienung mehrerer Be- und Entladestellen."

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen von Absatz 1 für Spezialfahrzeuge genehmigen."

13. Nach § 19 wird folgender § 19 a eingefügt:

„§ 19 a

Die Genehmigungsbehörde kann für bestimmte Beförderungen Genehmigungen für Einzelfahrten abweichend von den Vorschriften des § 9, § 10 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 und 3, § 14 Abs. 3, § 16 und der auf Grund des § 103 Abs. 2 und 3 erlassenen Verordnungen erteilen, wenn und soweit dies zur Versorgung der Bevölkerung mit

lebensnotwendigen Gütern oder zur Vermeidung schwerwiegender volkswirtschaftlicher Nachteile zwingend geboten ist."

14. § 20 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Tarife gelten hinsichtlich der Beförderungsleistung auch für den Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber. Bewirkt der Spediteur die Versendung des Gutes zusammen mit dem Gut eines anderen Auftraggebers in einer Sendung, so ist jedoch das Entgelt für die Beförderung des einzelnen Gutes mindestens nach dem Frachtsatz der für die Sendung anzuwendenden Gewichtsklasse zu entrichten; unberührt bleiben besondere gesetzliche Preisregelungen."

15. In § 21 a Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „Landwirtschaft" ersetzt durch das Wort „Agrarwirtschaft".

16. Dem § 28 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Im Falle des § 8 Abs. 2 sind die Beförderungspapiere auch während der Beförderung auf der Teilstrecke mitzuführen, auf der ein nicht für den Güterfernverkehr genehmigtes Kraftfahrzeug verwendet wird. Absatz 3 letzter Halbsatz ist anzuwenden."

17. § 48 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält einleitend folgende Fassung:

„(1) Werkverkehr ist jede Beförderung von Gütern für eigene Zwecke. Er ist nur zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:"

b) Absatz 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die Kraftfahrzeuge müssen auf den Namen des Unternehmers zugelassen sein und ihm gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein; dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst im Werkverkehr verwendeten Kraftfahrzeugs. Der Bundesminister für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die höchstzulässige Dauer eines solchen Einsatzes sowie das seiner Überwachung dienende Verfahren."

18. § 49 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Beschränkung nach Absatz 1 Nr. 3 gilt nicht für die Beförderung von Vieh zu den Viehmärkten, Verladestellen und Schlachtstellen."

19. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Bundesanstalt hat weiter — hinsichtlich Nummer 4 im Zusammenwirken mit den Gewerbeaufsichtsämtern — darüber zu wachen, daß

1. Güterfernverkehr nicht ohne die erforderliche Genehmigung und Werkfernverkehr nicht in unzulässiger Weise betrieben wird,
2. Güterfernverkehr oder Werkfernverkehr nicht entgegen dem Verbot des § 3 a betrieben wird,
3. die auf § 52 beruhenden gesetzlichen Verpflichtungen eingehalten werden und
4. die Rechtsvorschriften über die Arbeitszeit der Kraftfahrzeugführer und Beifahrer eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann."

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Der Bundesanstalt obliegt es ferner, auf Anforderung der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bei der Durchführung der ihnen nach § 31 a des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) in der Fassung des Gesetzes vom... (Bundesgesetzbl. ...) obliegenden Überwachungsaufgabe gegen Erstattung der ihr dadurch entstehenden Kosten mitzuwirken."

20. § 55 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 1 werden die Worte „am Beförderungsvertrag oder seiner" ersetzt durch die Worte „an der Beförderung oder ihrer".

b) In Absatz 1 Nr. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde."

c) In Absatz 1 Nr. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt."

d) Absatz 3 wird gestrichen.

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.

21. § 80 erhält folgende Fassung:

„§ 80

Wer Güternahverkehr mit Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 750 Kilogramm oder mit Zugmaschinen gewerbsmäßig betreiben will (allgemeiner Güternahverkehr), bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird dem Unternehmer für seine Person zeitlich unbeschränkt erteilt; sie kann auf Antrag auf bestimmte Beförderungsfälle beschränkt werden. Für den Güterliniennahverkehr gelten die besonderen Vorschriften der §§ 90 bis 97."

22. Nach § 83 wird folgender § 83 a eingefügt:

„§ 83 a

§ 19 a ist entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, daß die Erlaubnisbehörde eine Erlaubnis für Einzelfahrten abweichend von den Vorschriften der §§ 80, 81 Abs. 1 und § 83 Abs. 2 erteilen kann."

23. § 84 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 wird nach „§ 22" eingefügt „Abs. 1 Satz 1 erster Halbsatz,";

b) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Es werden Tarifkommissionen gebildet für
1. den allgemeinen Güternahverkehr,
2. den Speditionsnahverkehr,
3. den Möbelnahverkehr.

Anstelle dieser Tarifkommissionen kann eine gemeinsame Tarifkommission gebildet werden.

(3) Für den Güterfernverkehr und den Güternahverkehr oder für ihre Zweige können gemeinsame Tarifkommissionen gebildet werden. In diesem Fall gelten die §§ 20 a, 21 a und 21 b unmittelbar sowie § 21 Abs. 2 entsprechend."

c) Absatz 4 wird gestrichen.

24. Nach § 84 werden folgende §§ 84 a bis g eingefügt:

„§ 84 a

Die Tarifkommissionen haben die Aufgabe, marktgerechte Beförderungsentgelte zu bilden.

§ 84 b

(1) Der Bundesminister für Verkehr errichtet die Tarifkommissionen; er bestimmt ihre Zusammensetzung und ihren Aufbau sowie ihren Sitz durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates.

(2) Die Tarifkommissionen geben sich Geschäftsordnungen, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedürfen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr ist berechtigt, an den Sitzungen der Tarifkommissionen teilzunehmen oder sich vertreten zu lassen.

§ 84 c

(1) Die Tarifkommissionen bestehen jeweils aus zwei zahlenmäßig gleich starken Gruppen von Tarifsachverständigen der in § 84 Abs. 2 genannten Gewerbezweige (Unternehmer) und von Vertretern der Verlader. Die Mitglieder der Gruppe der Unternehmer werden auf Vorschlag von Angehörigen oder Verbänden der beteiligten Gewerbezweige, die Mitglieder der Gruppe der Verlader werden auf Vorschlag der Verbände der Industrie, des Handels, der Spedition, des Handwerks und der Agrarwirtschaft vom Bundesminister für Verkehr auf die Dauer von drei Jahren berufen; das gleiche gilt für ihre Stellvertreter.

(2) Für die Niederlegung des Amts eines Mitglieds der Tarifkommissionen, das Erlöschen der Mitgliedschaft und das Ausscheiden eines Mitglieds während seiner Amtszeit ist § 62 Abs. 4 und 5 entsprechend anzuwenden; das gleiche gilt für die Stellvertreter der Mitglieder.

(3) Die Mitglieder der Tarifkommissionen sind ehrenamtlich tätig; sie sind nicht an Aufträge oder Weisungen gebunden.

§ 84 d

In der Tarifkommission beraten die Gruppe der Unternehmer und die Gruppe der Verlader gemeinsam. Bei Abstimmungen verfügt jede Gruppe über eine Stimme.

§ 84 e

(1) Können sich die Gruppe der Unternehmer und die Gruppe der Verlader in der Tarifkommission über ein bestimmtes Beförderungsentgelt nicht einigen, so zeigt die Tarifkommission dies innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der ergebnislos verlaufenen Sitzung dem Vorsitzenden der erweiterten Tarifkommission an.

(2) Die erweiterten Tarifkommissionen bestehen jeweils aus der Gruppe der Tarifsachverständigen der Unternehmer, der Gruppe der Verlader, einem unabhängigen Vorsitzenden und je einem von der Gruppe der Unternehmer und der Gruppe der Verlader benannten unabhängigen Beisitzer. Der Bundesminister für Verkehr beruft den Vorsitzenden und die beiden Beisitzer sowie ihre Stellvertreter für die Dauer von drei Jahren; er kann sie aus wichtigem Grund abberufen. §§ 84 b und 84 c Absatz 2 und 3 finden entsprechende Anwendung.

(3) Der Vorsitzende der erweiterten Tarifkommission beruft diese innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige nach Absatz 1 ein.

(4) Die erweiterte Tarifkommission berät über das Beförderungsentgelt nach Absatz 1. Können sich die Gruppe der Unternehmer und die Gruppe der Verlader wiederum nicht einigen, so beschließt die erweiterte Tarifkommission über das Entgelt. Der Vorsitzende, die beiden Beisitzer, die Gruppe der Unternehmer und die Gruppe der Verlader haben hierbei je eine Stimme. Beschlossen ist das Entgelt, für das mindestens drei Stimmen abgegeben werden.

(5) Die von den Tarifkommissionen und den erweiterten Tarifkommissionen beschlossenen Beförderungsentgelte gelten als marktgerecht.

§ 84 f

(1) Die Beschlüsse der Tarifkommission und der erweiterten Tarifkommission bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Er entscheidet im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

(2) Der Bundesminister für Verkehr soll, sofern er nicht vorher entscheidet, gegenüber der Tarifkommission innerhalb von drei Wochen und gegenüber der erweiterten Tarifkommission innerhalb von zwei Wochen nach Eingang des Beschlusses sich äußern und innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Beschlusses der Tarifkommission und innerhalb von einem Monat nach Eingang des Beschlusses der erweiterten Tarifkommission über die Genehmigung entscheiden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann ohne Mitwirkung der Tarifkommissionen oder der erweiterten Tarifkommissionen Beförderungsentgelte durch Rechtsverordnung festsetzen, wenn Gründe des allgemeinen Wohls es erfordern oder wenn eine Tarifkommission oder eine erweiterte Tarifkommission ein Beförderungsentgelt nicht beschließt; er bedarf hierzu des Einvernehmens des Bundesministers für Wirtschaft.

(4) § 20 a Abs. 5 gilt entsprechend.

(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die von ihm nach diesen Vorschriften genehmigten oder festgesetzten Tarife durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates. Er kann Rechtsverordnungen, die Beförderungsentgelte und alle anderen zur Bestimmung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben enthalten, aufheben, wenn das allgemeine Wohl es erfordert; er bedarf hierzu des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

§ 84 g

Die Tarife können auch ohne Mitwirkung der Tarifkommission von der Landesregierung im Benehmen mit den Bundesministern für Verkehr und Wirtschaft festgesetzt und durch Rechtsverordnung erlassen werden, wenn sie nur für ein Land oder einen Teil des Landes Geltung haben sollen und der Bundesminister für Verkehr für dieses Gebiet nicht bereits einen Tarif erlassen hat; die Landesregierung kann ihre Befugnisse auf eine oberste Landesbehörde weiter übertragen."

25. Der bisherige § 84 a wird § 84 h.

26. In § 98 erhalten die Nummern 1 und 2 folgende Fassung:

„1. den Abschluß von Verträgen in Abweichung von den gemäß §§ 20, 20 a, 22, 84 f, 84 g und 89 b verbindlichen Bedingungen, Tarifen und Entgelten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt oder

2. eine höhere als die durch Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 oder § 84 h in Verbindung mit § 32 Abs. 4 zugelassene Provision vom Unternehmer fordert oder annimmt oder als Unternehmer zahlt oder".

27. § 99 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Güterfernverkehr oder Güterliniennahverkehr ohne die erforderliche Genehmigung, Güternahverkehr ohne die erforderliche Erlaubnis oder unzulässigen Werkverkehr betreibt (§§ 8, 48, 49, 80, 90);"

b) Als Nummer 2 wird eingefügt:

„2. Güterfernverkehr oder Werkfernverkehr entgegen dem Verbot des § 3 a betreibt;"

c) Die bisherigen Nummern 2, 3, 4, 5 und 6 werden die Nummern 3, 4, 5, 6 und 7.

d) In der neuen Nummer 6 wird das Zitat „55 Abs. 2" ersetzt durch das Zitat „55 Abs. 1 und 2".

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung, Artikel 1 Nr. 2 und Nr. 27 Buchstabe b jedoch erst am 1. Juli 1970 in Kraft.

6. Novelle GüKG
Anlage
zu § 3 a Abs. 1 GüKG

Verzeichnis der im Güterfernverkehr und Werkfernverkehr zur Beförderung nicht zugelassenen Güter

A.

Liste der Güter

1. Getreide, ausgenommen frisch geerntetes Getreide bei der Beförderung zu Trocknungsanlagen
2. Grubenholz
3. Faserholz
4. Sonstiges Rohholz
5. Holzschwellen und sonstiges bearbeitetes Holz
6. Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken
7. Marmor, Granit und andere Naturwerksteine, Schiefer
8. Gips- und Kalkstein, ausgenommen Düngegips und Düngekalk
9. Findlinge, Kiesel, Schotter und andere zerkleinerte Steine
10. Sonstige Rohmineralien
11. Eisenerze
12. Eisen- und Stahlabfälle und -schrott
13. Nichteisen-Metallerze, -abfälle und -schrott
14. Steinkohle, Steinkohlenbriketts und -koks
15. Braunkohle, Braunkohlenbriketts und -koks, Torf
16. Kalk und Zement, ausgenommen Düngekalk
17. Bestimmte Baustoffe aus Naturstein, Bims, Gips, Zement und ähnlichen Stoffen
18. Bestimmte grobkeramische und feuerfeste Baustoffe
19. Roheisen, Ferrolegierungen, Rohstahl
20. Gewalztes Eisen- und Stahlhalbzeug
21. Sonstiges Eisen- und Stahlhalbzeug
22. Betoneisen und Betonstahl (Moniereisen)
23. Gewalzte Stahlbleche in Platten und Rollen, Breitflachstahl
24. Sonstige Stahlbleche
25. Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl
26. Rohre, Rohrverschluß- und -verbindungsstücke aus Stahl
27. Personenkraftwagen, soweit mehr als 2 zusammen befördert werden

B.

Erläuterungen

Zu den in der obigen Liste genannten Güter gehören:

Zu Nr. 1 Getreide:

Weizen, Gerste, Mais, Roggen, Hafer, Buchweizen, Heidekorn und Hirse

Zu Nr. 2 Grubenholz:

Rohholz und Rundholz (auch Rundlinge) zur Herstellung von Grubenholz, Grubenstempel aus Holz und Holzstützen für Gruben

Zu Nr. 3 Faserholz:

Holz für Destillationszwecke, Papierholz, Schleifholz, Zellstoffholz, Zelluloseholz zur Herstellung von Holzschliff oder Zellstoff

Zu Nr. 4 Sonstiges Rohholz:

Lang-, Rund- und Stammholz auch entrindet und grob zugerichtet
Maste, Pfosten, Stangen auch imprägniert
Maserknollen und Wurzelstöcke zur Herstellung von Furnieren, Tabakpfeifen, Nutzknüppel, -rollen, -scheite, Schälresterollen

Zu Nr. 5 Holzschwellen und sonstiges bearbeitetes Holz:

Holzschwellen, Schnittholz über 5 mm Dicke, auch gefalztes, gefedertes, gehobeltes, gekehltes, genutetes Holz

Zu Nr. 6 Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken:

Industriesand, Bimsstein, -sand und -kies, sonstiger natürlicher Sand und Kies, Lehm, Ton und tonhaltige Erden, Schlacken und Aschen (nicht zur Verhüttung)

Zu Nr. 7 Marmor, Granit und andere Naturwerksteine, Schiefer:

Naturwerksteine, roh, zerteilt und roh behauen
Schiefer, roh, zerteilt, roh behauen, zerkleinert

Zu Nr. 8 Gips- und Kalkstein:

Dolomit, auch roh bearbeitet, Gipsstein, Anhydritstein (natürliches Kalziumsulfat), ungebrannter Kalkstein

Zu Nr. 10 Sonstige Rohmineralien:

natürliche Arsensulfide, Asbest, Asphaltgestein, Naturasphalt, bituminöse Schiefer, Sande, auch aufbereitet
Baryt, Witherit, natürlicher auch aufbereitet

6. Novelle GüKG

Borate, rohe, natürliche und ihre Konzentrate (auch kalziniert)

Farberden, auch gebrannt oder unter einander gemischt, natürlicher Eisenglimmer, Feldspat, Flußspat, Graphit, Magnesit

Quarze, Quarzite

Schleifstoffe, natürliche

Speckstein und Talk, natürlicher, auch gemahlen, roh behauen und zerteilt

Erde und Schlamm

Kieselgur

Zu Nr 11 Eisenerze:

Eisenerze, roh und aufbereitet, Eisenerzkonzentrate, Schwefelkiesabbrände, Schwefelkies (Pyrit), geröstet

Zu Nr. 12 Eisen und Stahlabfälle und -schrott:

Eisenschlacken und -aschen zur Verhüttung, Hochofenstaub, Eisen- und Stahlschrott zur Verhüttung, sonstiger Eisen- und Stahlschrott

Zu Nr. 13 Nichteisenmetallerze, -abfälle und -schrott:

Bauxit, Aluminiumerze und -konzentrate, Kupfererze und -konzentrate, Manganerze und -konzentrate, sonstige Nichteisenmetallerze und -konzentrate, Nichteisenmetallabfälle, -aschen und -schrott

Zu Nr. 15 Braunkohle, Braunkohlenbriketts und -koks, Torf;

Braunkohle, Braunkohlenbriketts, Braunkohlenkoks, Torf (einschließlich Briketts u. Koks)

Zu Nr. 16 Kalk und Zement:

Kalk, gemahlen und ungemahlen, auch gelöscht, Zement und Zementklinker

Zu Nr. 17 Bestimmte Baustoffe aus Naturstein, Bims, Gips, Zement und ähnlichen Stoffen:

Baustoffe aus Asbestzement-, Zellulosezement und ähnlichen Stoffen:

Platten für alle Zwecke, Rohre, Rohrformverbindungs- und -verschlußstücke, sonstige Bauteile

Baustoffe aus Asphalt, bituminösen Gemischen und ähnlichen Stoffen:

Bau-, Boden- und Wandplatten, Mauersteine

Baustoffe aus Beton, Zement, Kalksandstein, Terrazzo und ähnlichen Stoffen:

Baukonstruktionen aus Betonfertigteilen, Bauteile für den Hochbau, Bauteile für den Bahn-, Tief-, Straßenbau u. ä.

Baustoffe aus pflanzlichen Stoffen, mineralisch gebunden

Baukörper aus Gips, auch mit Beimischung von Füllstoffen

Baustoffe aus Naturstein:

Bauteile; bearbeitete Werksteine, mit einer oder mehreren gegebenen Flächen, auch geschliffen, poliert u. dgl.; Bordsteine, Grenzsteine, Hinweistafeln, Pflasterplatten und -steine, Prellsteine, Wegweiser u. ä., auch wenn sie lediglich durch rohes Behauen, Sägen oder Spalten hergestellt sind; Feuerstein und Feuersteinknollen, bearbeitet; Steinkörnungen, -mehl, -splitter, künstlich gefärbt

Baustoffe aus Schiefer:

Blöcke und Platten aus Schiefer, Tafelschiefer, bearbeitet; Dachschiefer, auch zur Fassadenverkleidung, bearbeitet

Baustoffe aus Schlacken:

Schlackenpflasterplatten, -steine

Zu Nr. 18 Bestimmte grobkeramische und feuerfeste Baustoffe:

Dachziegel:

Biberschwänze, Falzziegel, Hohlpfannen und -ziegel, S-Pfannen, Spezialdachziegel u. ä.

Feuerfeste Bauteile, keramisch gebrannt:

Fliesen, Platten, Steine u. ä.

Feuerfeste Mörtel, Massen und Zemente

Keramische Bauteile für den Tiefbau u. ä.:

Rohre, Rohrverbindungsstücke, andere Teile für Kanalisation, Entwässerung u. ä.

Keramische Boden- und Wandplatten, Fliesen, gebrannte Pflastersteine glasiert und unglasiert; auch besonders geformte Fliesen und Platten für Randabschlüsse, zum Verkleiden von Sturzen, Sockeln u. ä., Plättchen, Steinchen und Würfel für Mosaike, Spaltplatten.

Mauerziegel:

Deckenziegel, Flanschziegel, Hohlziegel, Hourdis,

Klinker, Lochziegel, Ringziegel, säurefeste Steine,

Vollmauerziegel u. ä.

Zu Nr. 19 Roheisen, Ferrolegierungen, Rohstahl:

Roheisen, Spiegeleisen und kohlenstoffreiches Ferromangan, Ferrolegierungen und Rohstahl

Zu Nr. 20 Gewalztes Eisen- und Stahlhalbzeug:

Brammen, Knüppel (auch Halbzeug-Breitstahl), Platinen und Vorblöcke (Blooms) aus Stahl, vorgewalzt, zur weiteren Warmverformung bestimmt Warmbreitband aus Stahl, in Rollen auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zu Nr. 21 Sonstiges Eisen- und Stahlhalbzeug:

Brammen, Knüppel, Platinen und Vorblöcke (Blooms) aus Stahl, vorgeschmiedet, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl
Rohrluppen, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Schmiedehalbzeug (Stahl, nur vorgeschmiedet und vorgehämmert), auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zu Nr. 23 Gewalzte Stahlbleche in Platten und Rollen, Breitflachstahl:

Breitflachstahl (Universaleisen), auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl, nicht plattiert und plattiert

Bleche aus Stahl, kalt gewalzt mit einer Stärke unter 3 mm und warm gewalzt, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zu Nr. 24 Sonstige Stahlbleche:

Bleche aus Stahl, kalt gewalzt, mit einer Stärke ab 3 mm, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl, bearbeitet und unbearbeitet

Bleche aus Stahl, kalt gewalzt, mit einer Stärke unter 3 mm und warm gewalzt, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zu Nr. 25 Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl:

Schienen aus Stahl, auch Rohlinge

Kreuzungen und Weichen, zerlegt, auch Rohlinge Bahnschwellen aus Stahl, Laschen aus Stahl, Unterlagsplatten aus Stahl

Zu Nr. 26 Rohre, Rohrverschluß- und -verbindungsstücke aus Stahl:

Rohre aus Stahl, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zubehörteile für Rohre aus Stahl, auch Rohlinge, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl Rohrleitungen aus Stahl, auch aus legiertem und Qualitätskohlenstoffstahl

Zu Nr. 27 Personenkraftwagen, soweit mehr als 2 zusammenbefördert werden:

Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen

Begründung

I. Allgemeines

Mit der vorliegenden Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) soll erreicht werden, daß

1. Verkehrsfluß und Verkehrssicherheit erhöht werden und der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Fernverkehr entschärft wird,
2. die Verkehrsbedienung im Güterverkehr insbesondere der Gebiete verbessert wird, in denen die Eisenbahn ihr Verkehrsangebot einschränkt oder die aus anderen Gründen der Förderung ihres Straßengüterverkehrs bedürfen und
3. Beförderungsentgelte im Güternahverkehr marktgerecht sind.

Zu *1.*

Der Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen belastet angesichts seiner hohen Fahrleistungen die Straßen so stark und behindert den Verkehrsfluß so sehr, daß Ferntransporte von Massengütern verboten werden müssen, wenn sie ohne besondere Schwierigkeiten auch auf der Schiene durchgeführt werden können. Andererseits erhält die Deutsche Bundesbahn durch diese Maßnahme einen volkswirtschaftlich erwünschten Verkehrszuwachs.

Zu *2.*

Eine Verbesserung der Verkehrsbedienung durch den Straßengüterverkehr ist vor allem in den Gebieten notwendig, in denen die Eisenbahn den Schienenverkehr einschränkt. Um die Betätigung des Güterkraftverkehrs im Interesse einer weiteren Verbesserung der regionalen Verkehrsbedienung zu erleichtern, wird die Möglichkeit geschaffen, zu diesem Zweck angenommene Standorte zu bestimmen und im Wege der Auflage den Unternehmern vorzuschreiben, bestimmte Güterlinien regelmäßig zu bedienen.

Zu *3.*

Die Bildung marktgerechter Beförderungsentgelte im Güternahverkehr soll dadurch sichergestellt werden, daß die Unternehmer und die Verlader in den Tarifkommissionen gleichberechtigt sind. Im Nichteinigungsfalle entscheidet in einem Schiedsverfahren eine erweiterte Tarifkommission, der außer den Unternehmern und den Verladern ein unabhängiger Vorsitzender und zwei unabhängige Beisitzer angehören.

Die Wahrnehmung öffentlicher Interessen bleibt im Tarifgenehmigungsverfahren weiterhin der Prüfung des BMV als Verordnungsgeber vorbehalten; er entscheidet im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

*

Mehrkosten entstehen dem Bund lediglich für die Tätigkeit des unabhängigen Vorsitzenden und der beiden unabhängigen Beisitzer in den Tarifkommissionen für den gewerblichen Güternahverkehr. Weitere Kosten entstehen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden durch die Änderung des Gesetzes nicht.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Durch den neuen Absatz 2 wird der durch Unternehmer des Güterfernverkehrs mit genehmigten Kraftfahrzeugen betriebene Huckepackverkehr im Güterkraftverkehrsgesetz institutionalisiert. Ihm gleichgestellt wird der Behälterverkehr dieser Unternehmer. Demgemäß ist u. a. die Fracht dem Frachtzahler durchgerechnet nach den Sätzen des Reichskraftwagentarifs in Rechnung zu stellen. Auch finden z. B. die Vorschriften über die Versicherung der Ladung und die für die Tarifsicherung einschließlich der Bußgeldandrohungen Anwendung.

Die Unternehmer haben durch diese Verkehrsform insbesondere auch die Möglichkeit, Güter zu denselben Bedingungen wie bisher transportieren zu können, deren Beförderung im Fernverkehr auf der Straße ab 1. Juli 1970 verboten ist.

Zu Nummer 2

Die anhaltende dynamische Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs hat zu einer zunehmenden Belastung des deutschen Straßennetzes mit wachsender Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit und Behinderung des Verkehrsflusses geführt. In der Bundesrepublik ist der Pkw-Bestand von 4 Millionen im Jahre 1960 auf 10,3 Millionen im Jahre 1966 gestiegen und wird nach Schätzungen des Ifo-Instituts in München 1980 rund 20 Millionen erreichen. Die besondere Lage der Bundesrepublik wird bei einem Vergleich mit anderen Ländern Europas deutlich. Die Belastung der Straßen in der Bundesrepublik mit Pkw ist ungleich höher als in den anderen Ländern Europas. So fuhren nach einer Statistik der ECE im Jahre 1965 über 1 km Straße in

Frankreich	105 000 Pkw
Dänemark	187 000 Pkw
Italien	200 000 Pkw
Belgien	260 000 Pkw
Großbritannien	334 000 Pkw
der Bundesrepublik Deutschland	400 000 Pkw

Außerdem belastet der Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen angesichts seiner hohen Fahrleistungen die deutschen Straßen erheblich stärker, als es in der Zahl der Lkw allein zum Ausdruck kommt. Nach der letzten statistischen Erhebung aus dem Jahre 1959 betrug die Jahresfahrleistung bei Pkw 18 600 km, bei Lkw über 6,5 t Nutzlast 71 500 km und bei den Lkw des gewerblichen Güterfernverkehrs über 6,5 t Nutzlast 91 100 km. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Fahrleistungen der Pkw jetzt erheblich niedriger sind, während sie bei den Lkw noch etwas gestiegen sein dürften. Die Ergebnisse einer von Mitte 1966 bis Mitte 1967 durchgeführten Erhebung über Kraftfahrzeugfahrleistungen sind erst in einigen Monaten zu erwarten.

Schließlich behindert der Schwerlastverkehr den Verkehrsfluß in ganz erheblichem Maße. Angesichts des vorwiegend gebirgigen Charakters des Landstraßennetzes der Bundesrepublik häufen sich die Fälle, in denen zu langsame schwere Lkw die Verkehrsabwicklung auf Steigerungsstrecken unterbrechen und einen langen Rückstau hervorrufen, obgleich die Leistungsfähigkeit der Straße bei weitem noch nicht ihre Grenze erreicht hat. Zur Zeit beträgt die Geschwindigkeit schwerer Lastzüge an Steigerungsstrecken auf den Autobahnen etwa 15 km/h wenn sie Motore mit einer Nutzlast von 6 PS/t besitzen. Bei einem Großteil der schweren Lastkraftwagen ist aber noch nicht einmal diese Nutzleistung vorhanden, so daß ihre Geschwindigkeit an Steigerungsstrecken noch niedriger ist.

Aber auch auf ebenen Strecken behindert der Schwerlastverkehr den gleichmäßigen Verkehrsfluß und führt zur Schlangenbildung und gefährdet dadurch die Verkehrssicherheit. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Überholvorgänge häufig zu Unfällen führen. Bei 40 % aller Unfälle, die durch einen Überholvorgang veranlaßt werden, wurde ein Lkw überholt. Die Unfallbeteiligungsquote wie auch die Schwere der Unfälle wächst mit steigender Größe der Lastzüge.

Die im öffentlichen Interesse liegende Verminderung der von den schweren Lkw ausgehenden Gefahren und Behinderungen des Straßenverkehrs kann nicht — zumindest nicht innerhalb absehbarer Zeit — allein mit einer verstärkten Fortführung des Straßenbaus oder nur mit verkehrspolizeilichen Mitteln erreicht werden. Die Drosselung des Pkw-Verkehrs läßt sich aus wirtschaftspolitischen und sozialen Gründen, die Einschränkung des Lkw-Nahverkehrs wegen fehlender Substitutionsmöglichkeit verkehrspolitisch nicht vertreten. Eine vorübergehende Verlangsamung des Wachstums und Eindämmung des Umfangs des Kraftverkehrs ist z. Z. nur durch begrenzte restriktive Maßnahmen gegenüber dem gewerblichen Güterfernverkehr und dem Werkfernverkehr möglich, angesichts der Beförderung bestimmter Massengüter auf den Straßen zwingend erforderlich. Die Anwendung nichtmarktkonformer Mittel für eine Übergangszeit bedeutet keine Abwendung von dem Grundsatz, auch im Straßengüterverkehr die Marktwirtschaft zur Wirkung kommen zu lassen. Der Eingriff soll durch eine marktkonforme Lösung ersetzt werden, sobald er seine ordnende Funktion erfüllt hat. Demgegenüber steht bei den Eisenbahnen die große Kapazität der Anlagen und Transportmittel in erheblichem Mißverhältnis zu ihrem Auslastungsgrad. Der notwendige Kapazitätsabbau und kostensenkende Rationalisierungsmaßnahmen insbesondere auch im Hinblick auf die dabei zu lösenden sozialen Probleme erfordern jedoch Zeit. Es muß sichergestellt werden, daß das bestehende Eisenbahnnetz bestmöglich genutzt wird. Angesichts dieser Lage bleibt nur die Möglichkeit einer Einschränkung des überstarken Straßenverkehrs mit dem Ziel einer

— Ermöglichung einer harmonischeren Anpassung des Straßennetzes an die Beanspruchung durch den Schwerlastverkehr

— und zugleich einer Entschärfung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße und dadurch Möglichkeit für die Eisenbahn, die unerläßliche Anpassung an die veränderten Strukturverhältnisse in Wirtschaft und Verkehr wirksamer und schneller durchzuführen.

Die Straße muß von dem Verkehr entlastet werden, der nicht aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen auf sie angewiesen ist. Massengüter gehören nicht auf die Straße, die heute „Mangelware" geworden ist. Die Schnelligkeit des Transports dieser Güter spielt keine wesentliche Rolle.

Besondere Verpackungen sind in der Regel nicht erforderlich. Eine Bruchgefahr besteht nicht oder ist für die Verwertbarkeit des Gutes bedeutungslos. Diese Güter können daher ohne volkswirtschaftlichen Schaden von der überlasteten Straße genommen werden, wenigstens im Fernverkehr. Das Verbot der Beförderung von Massengütern im Fernverkehr wird zu einer Verringerung insbesondere der Transporte mit schweren Fahrzeugen führen.

Infolgedessen können die Höchstzahlen der für den gewerblichen Güterfernverkehr in Deutschland zu genehmigenden Kraftfahrzeuge in dem Umfange verringert werden, in dem bisher derartige Transporte durch den Güterfernverkehr durchgeführt wurden.

Zur Erreichung des Zwecks des Beförderungsverbots (Entlastung der Straße und Übergang derartiger Transporte auf die Bundesbahn) ist es ausreichend, wenn das Beförderungsverbot erst bei Mengen von mehr als 4 t beginnt. Anderenfalls würde sonst auch der Transport kleinerer und kleinster Mengen dieser Güter verboten sein.

Die besondere Lage Berlins erfordert eine besondere Behandlung. Es muß Vorsorge getroffen werden, daß die in Berlin erzeugten Güter in die übrige Bundesrepublik befördert werden und Berlin ausreichend versorgt bleibt. Dieser Verkehr ist deshalb von dem Verbot des § 3 a auszunehmen, allerdings nur für unmittelbare Transporte von und nach Berlin.

Die durch das Beförderungsverbot verfolgten Ziele — Entlastung der Straßen und Entschärfung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße — werden auch durch kombinierten Verkehr Schiene/

Straße erreicht. Er kann deshalb vom Beförderungsverbot ausgenommen werden.

Mit der Ermächtigung zum Erlaß einer Rechtsverordnung, durch die Befreiung von dem Beförderungsverbot durch den Bundesminister für Verkehr gewährt werden kann, soll die Möglichkeit geschaffen werden, volkswirtschaftliche Nachteile in verkehrsmäßig schwachen Gebietsteilen zu vermeiden. Ferner kann dadurch den deutschen Seehäfen unter den genannten Voraussetzungen geholfen werden. Die Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates.

Die obersten Landesverkehrsbehörden werden ermächtigt, in bestimmten Einzelfällen Befreiungen von dem Beförderungsverbot auszusprechen. Hierbei ist zunächst daran gedacht, daß die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern infolge unvorhergesehener Ereignisse durch andere Verkehrsmittel nicht mehr möglich ist, weil z. B. das Wasserstraßennetz infolge einer lang andauernden Frostperiode nicht mehr befahrbar ist (Tatbestand Nr. 1). Weiter muß eine Ausnahme von dem Beförderungsverbot immer dann zugelassen werden, wenn sonst keine geeignete Ladestelle der Eisenbahn oder der Binnenschiffahrt erreicht werden kann (Tatbestand Nr. 2). Außerdem können Ausnahmen von dem Beförderungsverbot genehmigt werden, wenn die Beförderung auf dem größeren Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder dem Binnenschiff nicht möglich ist. Diese Vorschrift verhindert, daß allein wegen des Beförderungsverbots wirtschaftlich unvernünftige Umladungen auf die Eisenbahn für eine äußerst kurze Eisenbahnbeförderung vorgenommen werden müssen (Tatbestand Nr. 3). Schließlich ist eine Ausnahme für den Fall möglich, daß die Existenz eines Betriebes der verladenen Wirtschaft gefährdet ist, wenn er seine Güter anders als mit einem Kraftfahrzeug befördern muß. Das Beförderungsverbot soll nicht zur Folge haben, daß derartige Betriebe eingestellt werden müssen (Tatbestand Nummer 4).

Zu Nummer 3

Die Neufassung des § 4 stellt zunächst klar, daß der Hoheitsverkehr von den Vorschriften des Gesetzes ausgenommen ist. Die Befreiung der Beförderung von Gütern mit Personenkraftwagen wurde den Änderungen der StVZO angepaßt. Nach der allgemeinen Fassung der Nummer 5 konnte auf die bisherige besondere Anführung der Bienen verzichtet werden.

Der Bundesminister für Verkehr wird weiter ermächtigt, durch Rechtsverordnung nicht ins Gewicht fallende Beförderungen von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes freizustellen. Eine entsprechende Regelung im Personenbeförderungsgesetz hat sich bewährt. Hierbei ist für den Bereich des Güterkraftverkehrs gedacht z. B. an die Beförderung von Luftfracht von und zu Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste, von Müll und Fäkalien, von Tierkadavern und so weiter. Die genannten Beförderungen bedürfen keiner Reglementierung.

Die gesetzliche Definition der Postsendung wurde als entbehrlich gestrichen.

Zu Nummer 4

Die Änderung zu a) faßt die von der Rechtsprechung erarbeiteten Kriterien für die Anerkennung eines Sitzes oder einer Niederlassung zusammen. Die neue Vorschrift verschärft die an einen Sitz oder eine Niederlassung zu stellenden Anforderungen. Sie ist notwendig, um insbesondere Umgehungen des Beförderungsverbots nach § 3 a des Gesetzes durch die Einrichtung von Scheinstandorten wirksam zu verhindern. Die Neufassung der Vorschrift zu c) ermöglicht den Einsatz der angeführten Fernverkehrsfahrzeuge außerhalb ihrer Nahzone im Nahverkehr. Dadurch tritt eine Verbilligung solcher Transporte ein. Auf diese Weise wird die Verkehrsbedienung in der Nahzone durch Sonderfahrzeuge verbessert, die dort nicht ihren regelmäßigen Standort haben und deren ständiger Einsatz sich dort nicht lohnen würde.

Zu Nummer 5

Die Vergünstigung, sich einen fiktiven Standort bestimmen zu lassen, soll auf Antrag Unternehmern in bestimmten Gebieten über die bisherige Regelung hinaus auch dann gewährt werden, wenn dort die Eisenbahnen ihr Verkehrsangebot einschränken. Hierdurch soll sichergestellt werden, daß auf jeden Fall der nächste größere Eisenbahnknotenpunkt noch durch den gewerblichen Güternahverkehr und den Werknahverkehr erreicht werden kann.

Die neue Vorschrift für die Berechnung der in § 6 a genannten Entfernungen entspricht der bisherigen Praxis der Behörden und dient der Klarstellung, da die Rechtsprechung in dieser Frage nicht einheitlich ist.

Zu Nummer 6

Die Bestimmung läßt den sog. Stafettenverkehr zu, bei dem der Unternehmer des Güterfernverkehrs eine Fernbeförderung auf einer Teilstrecke mit einem Nahverkehrsfahrzeug innerhalb von dessen Nahzone oder mit einem für den Bezirksgüterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeug innerhalb von dessen Bezirkszone ausführt. Die Änderung dient der wirtschaftlichen Stärkung der Unternehmer durch eine bessere Ausnutzungsmöglichkeit der für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeuge und erleichtert die Flächenbedienung.

Zu Nummer 7

Die Änderung zu a) ist redaktioneller Art.
Mit der Änderung zu b) soll der Zusammenschluß mehrerer Unternehmer zu einer leistungsfähigen Betriebsgröße erleichert werden. Auch soll dadurch ermöglicht werden, daß ein Unternehmer seinen Sohn oder einen anderen Gesellschafter bereits vor Erreichen des 60. Lebensjahres oder der Arbeitsunfähigkeit in sein Geschäft aufnehmen kann.

Zu Nummer 8

Die Neufassung gibt den Unternehmern des Güterfernverkehrs die Möglichkeit, bei kurzfristigem Ausfall des für den Güterfernverkehr genehmigten oder verwendeten Kraftfahrzeugs z. B. durch Reparatur oder Beschlagnahme seitens ausländischer Zollver-

waltungen auch angemietete oder geliehene Fahrzeuge einzusetzen. Die Vorschrift hilft in erster Linie kleinen Unternehmen, die innerbetrieblich über kein Ersatzfahrzeug verfügen. Nach Inkrafttreten der Novelle können sie die Fläche besser bedienen.

Zu Nummer 9

Die gestrichene Vorschrift wird inhaltlich in § 13 a Abs. 1 übernommen.

Zu Nummer 10

Absatz 1 bringt eine verbesserte Definition der Bezirksgenehmigung und der Bezirkszone. Bei ihrer Berechnung soll nunmehr auch — soweit vorhanden — vom angenommenen Standort ausgegangen werden. Dadurch wird den wirtschaftlich schwachen und verkehrsungünstig gelegenen Gebieten geholfen.

Durch Absatz 2 soll die Standortverlegung von Kraftfahrzeugen des Bezirksverkehrs verhindert werden, wenn dies zu einer befriedigenden Verkehrsbedienung notwendig und für den Unternehmer zumutbar ist. Damit soll die Verkehrsbedienung insbesondere verkehrsschwacher Gebiete auch für die Zukunft sichergestellt werden. In Absatz 4 ist vorgesehen, Bezirksgenehmigungen mit der Auflage zu erteilen, eine oder mehrere Güterlinien regelmäßig zu bedienen. Mit Hilfe derartiger Genehmigungen kann insbesondere eine linienmäßige Bedienung eingestellter Eisenbahnstrecken durch den Straßengüterverkehr sichergestellt werden. Der Unternehmer wird für die nicht immer gewinnbringenden Beförderungen auf der Linie einen Ausgleich in seinem übrigen Bezirksverkehr finden. Der Unternehmer kann beantragen, ihm für die Linie einen besonderen Tarif zu genehmigen, der den Erfordernissen besser gerecht wird als der sonst geltende Tarif.

Zu Nummer 11

Vor der Ausgabe einer Bezirksgenehmigung mit Linienauflage soll die Genehmigungsbehörde auch die zuständige Eisenbahnverwaltung hören, damit diese ggf. mitteilen kann, wie nach ihrer Ansicht die Verkehrsverhältnisse verbessert werden können, oder ob Bedenken gegen die Einrichtung einer Linie bestehen. Aus denselben Gründen sollen auch die zuständigen Landwirtschaftsbehörden gehört werden.

Zu Nummer 12

Durch die Neufassung des Absatzes 2 von § 16 wird die Unterwegsbedienung mehrerer Be- und Entladestellen erleichtert, die bisher nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig war.

Durch den neuen Absatz 3 wird erreicht, daß die Genehmigungsbehörde einen Güterfernverkehr unter 50 km mit Spezialfahrzeugen außerhalb der Nahzone des eingesetzten Fahrzeugs zulassen kann. Hierdurch wird deren Einsatz auf kurze Entfernungen ermöglicht, wenn in dem betreffenden — meist verkehrsarmen — Gebiet derartige Spezialfahrzeuge nicht vorhanden sind.

Zu Nummer 13

Mit Hilfe der Einzelfahrgenehmigungen soll in Notfällen die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern sichergestellt oder schwerwiegende volkswirtschaftliche Nachteile vermieden werden. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn in einem begrenzten Gebiet notwendige Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs nicht zur Verfügung stehen, um die dringend erforderlichen Transporte durchzuführen.

Zu Nummer 14

Die bisherige Fassung in § 20 Abs. 2 „unberührt bleibt der Spediteursammelgutverkehr" hat zu einem Rechtsstreit bis zum Bundesgerichtshof geführt. Die jahrelang von den Verkehrsbehörden sowie von den Verbänden der Spedition und des Güterfernverkehrs vertretene Auffassung, der Versender habe im Spediteursammelgutverkehr das Entgelt für die Beförderung seines Gutes mindestens in Höhe des anteiligen tarifmäßigen Beförderungsentgelts für die Sammelladung zu entrichten, findet nach dem kürzlich ergangenen Urteil des Bundesgerichtshofs keine ausreichende Stütze im Gesetz. Der Spediteur ist danach vielmehr berechtigt, einem Kunden unter Berücksichtigung des für die Sammelladung insgesamt entrichteten Beförderungsentgelts weniger an Fracht zu berechnen als den niedrigsten Satz des Reichskraftwagentarifs. Eine Richtigstellung im Gesetz muß erfolgen, um nicht Möglichkeiten offen zu lassen, durch die der Tarif unterlaufen werden kann.

Zu Nummer 15

Die Änderung dient der Klarstellung, daß neben der Landwirtschaft auch die Ernährungswirtschaft sowie die Forst- und Holzwirtschaft berechtigt sind, Mitglieder für die Verladerausschüsse bei den Tarifkommissionen vorzuschlagen.

Zu Nummer 16

Die Vorschrift dient der Kontrolle des durch Nummer 5 zugelassenen Stafettenverkehrs.

Zu Nummer 17

Die Vorschrift unter Buchstabe a dient der authentischen Interpretation des bisherigen Gesetzestextes in dem von der Verkehrsverwaltung stets vertretenen Sinn. Da einzelne hiervon abweichende Gerichtsentscheidungen ergangen sind, ist die Klarstellung notwendig, um eine unerwünschte Ausdehnung des Werkverkehrs und eine Umgehung des Genehmigungs- und Tarifzwanges zu verhindern. Werkverkehr ist demnach nur mit eigenen oder auf Abzahlung gekauften Kraftfahrzeugen zulässig.

Eine Ausnahme von dem obigen Grundsatz ist unter Buchstabe b für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst im Werkverkehr verwendeten Kraftfahrzeugs vorgesehen. Anders als beim Güterfernverkehr, bei dem die Genehmigung auf das Ersatzfahrzeug umgeschrieben werden muß, ist beim Werkverkehr ein eigenes Kontrollverfahren notwendig, um Mißbräuche zu verhindern. Die dem Bundesminister für Verkehr erteilte Ermächtigung

zum Erlaß einer Rechtsverordnung gibt ihm die Möglichkeit, unverzüglich auf Umgehungstatbestände reagieren zu können.

Zu Nummer 18

Die Ausdehnung der Vorschrift auf Schlachtstellen trägt der Tatsache Rechnung, daß Schlachtstellen in zunehmendem Maße die Funktionen von Viehmärkten übernommen haben. Dies trifft insbesondere in landwirtschaftlich ausgerichteten, marktfernen Gebieten zu.

Zu Nummer 19 und 20

Die Änderungen dienen der Klarstellung, daß es Aufgabe der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ist, auch den Werkfernverkehr zu überwachen. Neu wird als Aufgabe der Bundesanstalt eingefügt, darüber zu wachen, daß Güterfernverkehr und Werkfernverkehr nicht entgegen dem Verbot des § 3 a betrieben wird. Von § 55 kann der Absatz 3 gestrichen werden, weil der ungenehmigte Güterfernverkehr bereits durch die neuen Formulierungen in §§ 54 und 55 erfaßt wird.

Die Novelle zum Binnenschiffsverkehrsgesetz sieht eine verstärkte Überwachung der Tarifeinhaltung bei den Binnenschiffstransporten vor. Damit die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen die Erfahrungen der Bundesanstalt bei der Tarifüberwachung nutzen können, ist die Möglichkeit geschaffen, sie mit Betriebsprüfungen zu beauftragen.

Die Vorschrift über das Auskunftsverweigerecht entspricht dem Grundsatz der Rechtstaatlichkeit. Der Hinweis auf die Einschränkung des Grundrechts der Unverletzlichkeit der Wohnung ist nach neuerer Rechtsauffassung notwendig.

Zu Nummer 21

Durch die Änderung kann die Erlaubnisbehörde eine auf bestimmte Beförderungsfälle beschränkte Erlaubnis für den Güternahverkehr unter erleichterten Prüfungsbedingungen erteilen. Hiervon wird insbesondere in verkehrsschwachen Gebieten Gebrauch gemacht werden, wenn dort Unternehmer z. B. nur einen Rollfuhrdienst für die Eisenbahn oder nur die Beförderung von Stammholz aufnehmen wollen.

Zu Nummer 22

Durch diese Vorschrift können in Notfällen von den Erlaubnisbehörden Einzelfahrten gestattet werden. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sind dieselben, wie bei dem neuen § 19 a (siehe oben unter Nummer 12).

Zu Nummer 23 und 24

Die Bestimmungen der §§ 84, 84 a bis 84 g haben zum Ziel, die Marktgerechtheit der Beförderungsentgelte durch eine institutionell gesicherte Verantwortlichkeit der Marktpartner zu erreichen.

Nach der gegenwärtigen Rechtslage steht lediglich dem Güternahverkehrsgewerbe, vertreten in der zuständigen Tarifkommission ein Tarifantragsrecht zu, während die Verladerschaft im beratenden Ausschuß (Verladerausschuß) an der Preisbildung lediglich beratend mitwirkt. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben deutlich erkennen lassen, daß auf Grund des derzeitigen Tarifbildungsverfahrens im Güternahverkehr die Beförderungsentgelte der jeweiligen Markt- und Kostensituation nicht in dem erforderlichen Umfang und nicht genügend rasch angepaßt werden konnten. Diese Schwierigkeiten führten auch zu Verzögerungen und teilweise unüberwindlichen Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren.

Eine Abhilfe läßt sich auf diesem Gebiet nur dadurch erwarten, daß man die Möglichkeit zu einem unmittelbaren Gespräch der Marktpartner schafft. Die Verantwortung der Verlader in bezug auf die Tarifbildung soll dadurch verstärkt werden, daß Verlader und Unternehmer — nicht wie bisher in getrennten Gremien, sondern in einer gemeinsamen Kommission — gleichberechtigt über Tarifanträge beraten und beschließen. Sofern beide Marktpartner über ein festzusetzendes Beförderungsentgelt Übereinstimmung erzielen, muß insoweit die Marktgerechtheit dieses Entgelts als gegeben angenommen werden.

Die weiteren unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Interessen zu beurteilenden Kriterien (beste Verkehrsbedienung, lauterer, nicht unbilliger Wettbewerb, wirtschaftliche Verhältnisse der Verkehrsunternehmer) bleiben im Tarifgenehmigungsverfahren weiterhin der Prüfung durch den Bundesminister für Verkehr als Verordnungsgeber vorbehalten; er entscheidet — wie bisher — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

Zu Nummer 21

Die Änderung in Absatz 1 dient der Klarstellung, daß — wie im Güterfernverkehr — die Beförderungsentgelte auch den wirtschaftlichen Verhältnissen der Güternahverkehrsunternehmer Rechnung tragen sollen. Die bisherige Praxis hat dies bereits berücksichtigt.

Auch künftig sollen Tarifkommissionen für die bisherigen Sparten des Güternahverkehrs gebildet werden.

Sofern gemeinsame Tarifkommissionen für den Güterfernverkehr und den Güternahverkehr oder für ihre Zweige gebildet werden, bleibt es für die Tarifbildung und für die Zusammensetzung der Tarifkommission bei den Bestimmungen für den Güterfernverkehr.

Zu Nummer 22

Zu § 84 a

Die Vorschrift bestimmt als Aufgabe der Tarifkommissionen, marktgerechte Beförderungsentgelte zu bilden. Aus den §§ 20 Abs. 1 und 22 Abs. 1, auf die § 84 verweist, ergibt sich, daß die Entgelte auch den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmer Rechnung tragen sollen und daß die Tarife alle zur Bestimmung der Entgelte notwendigen Angaben und Bedingungen enthalten müssen.

Zu § 84 b

Die Errichtung der Tarifkommissionen bestimmt wie bisher der Bundesminister für Verkehr durch Rechts-

verordnung. Die Bestimmungen über die Geschäftsordnungen der Tarifkommissionen sowie das Teilnahme- und Vertretungsrecht des Bundesministers für Verkehr an den Sitzungen dieser Gremien entsprechen den bisherigen Vorschriften.

Zu § 84 c

Die Vorschrift bringt zum Ausdruck, daß die Tarifkommissionen sich aus gleich starken Gruppen der Unternehmer des Gewerbes und den Verlader zusammensetzen. Das Vorschlagsrecht des Gewerbes und der beteiligten Wirtschaftszweige sowie einige andere Bestimmungen über die Mitgliedschaft in diesen Ausschüssen entsprechen sachlich den bisherigen Vorschriften.

Zu § 84 d

Die Vorschrift regelt das Beratungs- und Abstimmungsverfahren innerhalb der Tarifkommissionen. Um eine Harmonisierung der Auffassung zwischen der Gruppe der Unternehmer und der Gruppe der Verlader zu erleichtern, hat jede Gruppe nur eine Stimme.

Zu § 84 e

Absatz 1

Für den Fall, daß sich die beiden Gruppen in den Tarifkommissionen nicht einigen, sollen erweiterte Tarifkommissionen tätig werden.

Absatz 2

Die Zusammensetzung der erweiterten Tarifkommissionen (zusätzlich ein unabhängiger Vorsitzender, zwei unabhängige Beisitzer) soll die Entscheidung über Tarifanträge erleichtern, bei denen in den Tarifkommissionen eine Einigung nicht zu erzielen war.

Absatz 3 und 4

Sie regeln das Einberufungs- und Abstimmungsverfahren.

Absatz 5

Wie bereits im Abschnitt „Allgemeines" ausgeführt, sind die auf Grund des Marktgesprächs in den Tarifkommissionen beschlossenen Entgelte als marktgerecht zu behandeln.

Zu § 84 f

Absatz 1

Wie bisher bedürfen die Beschlüsse der Tarifkommissionen und nunmehr auch der erweiterten Tarifkommissionen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Er entscheidet — wie bisher — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Da die Marktgerechtheit der Entgelte durch die gemeinsame Beschlußfassung der beiden Marktpartner erreicht wird, erübrigt sich die Prüfung der „Marktgerechtheit" des vorgeschlagenen Entgelts.

Absatz 2

Zur Beschleunigung des Verfahrens werden für die Äußerung und die Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr gegenüber den erweiterten Tarifkommissionen kürzere Fristen als gegenüber den Tarifkommissionen vorgesehen.

Absatz 3

Der Bundesminister für Verkehr kann nach dieser Vorschrift nicht nur, wie bisher, wenn Gründe des allgemeinen Wohls es erfordern, sondern nunmehr auch dann, wenn eine Tarifkommission oder eine erweiterte Tarifkommission ein Beförderungsentgelt nicht beschließt, selbst Beförderungsentgelte — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft — festsetzen.

Absatz 4 und 5

Die bisherigen Befugnisse des Bundesministers für Verkehr, die genehmigten Tarife durch Rechtsverordnung zu erlassen sowie Tarifverordnungen aufzuheben, bleiben unverändert.

Zu § 84 g

Die Vorschrift läßt das Recht der Landesregierungen zum Erlaß von Landessondertarifen (vgl. bisher § 84 Abs. 2, Satz 2) sachlich unverändert.

Zu Nummer 24

Die geltende Fassung von § 98 Nr. 1 hat zu Auslegungsschwierigkeiten in der Rechtsprechung geführt. Diese Vorschrift stellt die Sanktionsnorm für alle Verstöße gegen Tarif- und Entgeltsvorschriften des Gesetzes dar. Der Ausdruck „Beförderungsverträgen" hat sich jedoch für den Gesetzeszweck als zu eng erwiesen. Um alle Zweifel zu beseitigen, daß alle Verträge mit tarifwidrigen Leistungen unter diese Vorschriften fallen sollen, ist eine Klarstellung in der Formulierung erforderlich.

Zu Nummer 25

Um Verstößen gegen den neugefaßten § 48 und den neu eingefügten § 3 a wirksam begegnen zu können, ist eine Ergänzung des § 99 Abs. 1 durch Neuaufnahme entsprechender Bußgeldvorschriften geboten. Die Anführung des § 55 Abs. 1 in der neuen Nummer 6 ist eine notwendige Ergänzung.

Zu Artikel 3

Um der verladenden Wirtschaft und den Güterfernverkehrsunternehmern Gelegenheit zu geben, sich auf das Verbot der Beförderung von Massengütern auf der Straße einzurichten, tritt dieses Beförderungsverbot erst am 1. Juli 1970 in Kraft.



Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453), zuletzt geändert durch die Gesetze vom 1. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1153, 1163), wird wie folgt geändert:

1. § 18 Abs. 1 und 2 erhält folgende Fassung:

   „(1) Der Verband kann nach Maßgabe der Satzung

   1. Verträge mit Schiffahrttreibenden oder ihren Verbänden sowie Verträge über Verkehrsleistungen schließen,
   2. durch Beschluß die Verteilung des Fracht- und Schleppgutes unter seinen Mitgliedern regeln,
   3. Verfügungen über die Einteilung des Bewegung der Fahrzeuge seiner Mitglieder treffen, um die ordnungsmäßige Durchführung der Verträge nach Nummer 1 sowie der Beschlüsse nach Nummer 2 zu gewährleisten.

   (2) Dem Verband ist eine Gewinnerzielung untersagt."

2. § 22 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt: „Ihnen obliegt die Bildung marktgerechter Entgelte."

   b) In Absatz 2 werden die Worte „beratenden Ausschuß" ersetzt durch die Worte „erweiterten Frachtenausschuß".

3. § 23 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

   „(2) Die Frachtenausschüsse sind nicht zuständig für die Tarife der Fahrgastschiffahrt."

4. § 24 erhält folgende Fassung:

   „§ 24

   Die Frachtenausschüsse und die erweiterten Frachtenausschüsse unterstehen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr."

5. § 25 erhält folgende Fassung:

   „§ 25

   (1) Die Frachtenausschüsse bestehen jeweils aus zwei zahlenmäßig gleich starken Gruppen von Vertretern der Schiffahrt und der Verlader. Die Mitglieder der Gruppe der Schiffahrt werden auf Vorschlag der beteiligten Verbände der Binnenschiffahrt, und die Mitglieder der Gruppe der Verlader auf Vorschlag der Verbände der Industrie, des Handels, des Handwerks, der Schiffahrtspedition und der Agrarwirtschaft von der Aufsichtsbehörde für die Dauer von drei Jahren in den Frachtenausschuß berufen.

   (2) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermögen der Konkurs eröffnet, so erlischt seine Mitgliedschaft. Die Mitgliedschaft erlischt ferner, wenn der Bundesminister für Verkehr feststellt, daß ein Mitglied nicht mehr der Gruppe angehört, für die es vorgeschlagen worden ist. Der Bundesminister für Verkehr kann ein Mitglied aus wichtigem Grund und nach Anhörung des Verbandes, der es vorgeschlagen hat, abberufen.

   (3) Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 gelten auch für die Stellvertreter.

   (4) Beim Ausscheiden eines Mitgliedes oder eines Stellvertreters wird sein Nachfolger für den Rest der Amtsdauer des ausgeschiedenen Mitgliedes oder Stellvertreters berufen.

   (5) Die erweiterten Frachtenausschüsse bestehen aus der Gruppe der Schiffahrt, der Gruppe der Verlader, einem unabhängigen Vorsitzenden und je einem von der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader benannten unabhängigen Beisitzer. Der Vorsitzende und die beiden Beisitzer werden von der Aufsichtsbehörde für die Dauer von drei Jahren berufen; das gleiche gilt für ihre Stellvertreter. Die Absätze 2 und 4 gelten entsprechend, jedoch mit der Maßgabe, daß vor der Abberufung eines Beisitzers aus wichtigem Grund die Gruppe zu hören ist, die ihn benannt hat.

   (6) Die Mitglieder der Frachtenausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse sind ehrenamtlich tätig; sie sind nicht an Aufträge oder Weisungen gebunden."

6. § 25 a wird aufgehoben.

7. In § 26 werden die Worte „beratende Ausschüsse" ersetzt durch die Worte „erweiterten Frachtenausschüsse".

8. § 27 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 3 Satz 2 werden die Worte „§ 25 Abs. 2" ersetzt durch die Worte „§ 25 Abs. 6",

   b) Absatz 3 Satz 4 erhält folgende Fassung: „Die gemeinsamen Ausschüsse sind aus je zwei Mitgliedern der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader der beteiligten Frachtenausschüsse zu bilden."

   c) Absatz 5 wird aufgehoben.

9. Nach § 27 werden folgende §§ 27 a bis 27 c eingeführt:

„§ 27 a

Die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader beraten im Frachtenausschuß gemeinsam. Bei Abstimmungen verfügt jede Gruppe über eine Stimme.

§ 27 b

(1) Können sich die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader im Frachtenausschuß oder in einem ermächtigten Unterausschuß nicht auf ein bestimmtes Entgelt für eine Verkehrsleistung einigen, zeigt der Frachtenausschuß oder der ermächtigte Unterausschuß dies innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der ergebnislos verlaufenen Sitzung dem Vorsitzenden des erweiterten Frachtenausschusses an.

(2) Der Vorsitzende des erweiterten Frachtenausschusses beruft diesen innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige nach Absatz 1 ein.

(3) Der erweiterte Frachtenausschuß berät über das Entgelt nach Absatz 1. Können sich die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader wiederum nicht einigen, so beschließt der erweiterte Frachtenausschuß über das Entgelt. Der Vorsitzende, die beiden Beisitzer, die Gruppe der Schiffahrt und die Gruppe der Verlader haben hierbei je eine Stimme. Beschlossen ist das Entgelt, für das mindestens drei Stimmen abgegeben werden.

§ 27 c

Die von den Frachtenausschüssen, ermächtigten Unterausschüssen und erweiterten Frachtenausschüssen beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen gelten als marktgerecht."

10. § 28 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

   „Beschlüsse der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse über Entgelte für Verkehrsleistungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr."

   b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

   „Gegenüber Beschlüssen des erweiterten Frachtenausschusses werden die Fristen des Satzes 1 von drei Wochen auf zwei Wochen und von zwei Monaten auf einen Monat verkürzt."

   c) Absatz 3 wird gestrichen.

11. § 29 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die genehmigten Beschlüsse der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse und der erweiterten Frachtenausschüsse als Rechtsverordnungen."

12. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

Der Bundesminister für Verkehr kann ohne Mitwirkung der Frachtenausschüsse, der ermächtigten Unterausschüsse oder der erweiterten Frachtenausschüsse Entgelte für Verkehrsleistungen durch Rechtsverordnung festsetzen, wenn Gründe des allgemeinen Wohls es erfordern oder wenn ein Frachtenausschuß, ein ermächtigter Unterausschuß oder ein erweiterter Frachtenausschuß ein Entgelt nicht beschließt; er bedarf hierzu das Einvernehmens mit dem Bundesminister für Wirtschaft."

13. § 31 erhält folgende Fassung:

„§ 31

(1) Abweichungen von den in einer Rechtsverordnung nach § 29 oder § 30 festgesetzten Entgelten für Verkehrsleistungen sowie Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des festgesetzten Entgelts gleichkommen, sind unzulässig.

(2) Werden in einem Vertrage für Verkehrsleistungen Entgelte vereinbart, die von den auf Grund dieses Gesetzes festgesetzten abweichen, so wird die rechtliche Wirksamkeit des Vertrages nicht berührt. In diesen Fällen wird das festgesetzte Entgelt geschuldet.

(3) Vereinbaren die Vertragsparteien in Kenntnis oder in grob fahrlässiger Unkenntnis des festgesetzten Entgelts ein von diesem abweichendes Entgelt, so ist der Unterschiedsbetrag an den Bund zu entrichten. Er ist von der nach § 39 zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion einzuziehen.

(4) Im Verkehr von und nach dem Ausland müssen für die Verkehrsleistungen auf der deutschen Strecke die für diese Strecke festgesetzten Entgelte eingehalten werden. Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden."

14. Dem § 31 werden folgende §§ 31 a bis 31 d angefügt:

„§ 31 a

(1) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen überwachen die Einhaltung der nach §§ 29 und 30 erlassenen Verordnungen über Entgelte für Verkehrsleistungen. Bei der Durchführung dieser Überwachungsaufgabe können sie sich gegen Erstattung der Kosten der Mitwirkung der Bundesanstalt für Güterfernverkehr (§ 53 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 — Bundesgesetzbl. I S. 697) bedienen.

(2) Zur Durchführung ihrer Aufgabe nach Absatz 1 können die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen oder ihre Beauftragten

1. die erforderlichen Ermittlungen anstellen, auch Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere aller am Beförderungsvertrag oder seiner Abrechnung und Prüfung Beteiligten nehmen;
2. von den in Nummer 1 genannten Beteiligten und den in deren Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft über alle Tatsachen verlangen, die für die Durchführung der Überwachung von Bedeutung sind; die Auskunft ist wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen; der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde;
3. Grundstücke und Räume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen; die in Nummer 2 genannten Personen haben ihnen jede Auskunft und Nachweisung zu erteilen, deren sie bedürfen; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt;
4. auch außerhalb der Geschäftsräume der Beteiligten, insbesondere auf den Bundeswasserstraßen, in Häfen, auf Lade- und Löschplätzen Ladung und Begleitpapiere prüfen.

(3) Die in Absatz 2 Nummer 1 genannten und die in deren Geschäftsbereich tätigen Personen haben den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen oder ihren Beauftragten bei der Durchführung der Überwachungsmaßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt zur Durchführung der den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen nach Absatz 1 übertragenen Überwachungsaufgabe die erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

§ 31 b

Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen können die Durchführung der im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben nach § 31 a erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen nach den für die Durchsetzung von Verwaltungsmaßnahmen allgemein geltenden Bestimmungen erzwingen.

§ 31 c

(1) Wer als Frachtführer Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 erbringt, hat über jeden von ihm abgeschlossenen Beförderungsvertrag der nach Absatz 2 zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion die für die Überwachung der Einhaltung der Entgelte nach § 31 a Abs. 1 erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Die in der Vorlage enthaltenen Erklärungen gelten als Steuererklärungen im Sinne der Reichsabgabenordnung.

(2) Die Vorlage hat spätestens vierzehn Tage nach Abschluß des Beförderungsvertrages zu erfolgen, und zwar

a) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich das Schiff beladen wird, wenn es sich um Verkehrsleistungen handelt, die spätestens innerhalb 30 Tagen nach Vertragsabschluß vollständig zu erbringen sind (kurzfristige Verträge),

b) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich die Geschäftsniederlassung des Frachtführers oder bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung oder in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Frachtführers sich befindet, wenn es sich um Verkehrsleistungen handelt, die erst nach mehr als 30 Tagen nach Vertragsabschluß vollständig zu erbringen sind (langfristige Verträge),

c) an die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, in deren Bereich das Schiff beladen wird, wenn eine Verkehrsleistung nach Buchstabe b von einem Frachtführer erbracht wird, der weder seine Hauptniederlassung noch seinen Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes hat.

(3) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt die Einzelheiten der Unterlagen, insbesondere

das dabei zu verwendende Formblatt, und des Verfahrens nach Absatz 1 durch Rechtsverordnung.

§ 31 d

(1) Die bei den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen durch die nach § 31 a übertragene Überwachungsaufgabe entstehenden Kosten sind durch Beiträge der Schiffahrttreibenden, die Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 erbringen, zu decken.

(2) Die Höhe der Beiträge und die Bestimmungen über ihre Erhebung werden vom Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Verbände der Binnenschiffahrt für jedes Rechnungsjahr im voraus durch Rechtsverordnung festgesetzt. Ihre gesamte Höhe darf die im Haushaltsplan für das laufende Rechnungsjahr festgelegten Kosten im Sinne des Absatzes 1 bis zu zehn vom Hundert überschreiten. Überschüsse aus dem vorangegangenen Rechnungsjahr sind dabei zu berücksichtigen. Die Beiträge der Schiffahrttreibenden sind nach der Höhe der von ihnen vereinnahmten Entgelte für Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 zu bemessen.

(3) Die Beiträge werden nach der Reichsabgabenordnung beigetrieben."

15. Der Vierte Abschnitt erhält folgende Überschrift:

„Frachtenausgleich und Abwrackung unwirtschaftlichen Schiffsraums"

16. Nach § 32 wird folgender § 32 a eingefügt:

„§ 32 a

(1) Zur Behebung verkehrs- und volkswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt, insbesondere infolge eines Überhangs an Schiffsraum, wird bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg ein Abwrackfonds gebildet, aus dem Prämien an Schiffahrttreibende, die ihre Hauptniederlassung oder ihren Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben und unwirtschaftlichen Schiffsraum abwracken, gezahlt werden.

(2) Wer sich in einem Vertrag als Hauptfrachtführer zu einer Verkehrsleistung im Sinne des § 21 Abs. 1 verpflichtet hat, muß von dem hierfür festgesetzten Entgelt einen vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung festgesetzten Vomhundertsatz, höchstens zwei vom Hundert, als Beitrag in den Abwrackfonds leisten. In den Rechtsverordnungen nach §§ 29 und 30 können die Beiträge nach Satz 1 gesondert ausgewiesen werden.

(3) Die Kosten für die Verwaltung des Abwrackfonds sind aus den Beiträgen zu bestreiten.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung festzulegen

1. die Höhe des Vomhundertsatzes nach Absatz 2 Satz 1,
2. die Verwendung der nach § 31 c vorzulegenden Unterlagen bei der Erhebung des Beitrages,
3. in welchen besonderen Fällen von der Erhebung des Beitrages ganz oder teilweise abgesehen werden kann, weise abgesehen werden kann,
4. die Grundsätze für die Bemessung der Prämie,
5. das Verfahren der Erhebung des Beitrages und der Gewährung der Prämie.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung bestimmen, daß und wie lange die Verpflichtung zur Zahlung des Beitrags ruht, wenn die Summe der geleisteten Beiträge den Bedarf an Abwrackprämien wesentlich übersteigt.

(6) Der Bundesminister für Verkehr kann den Abwrackfonds durch Rechtsverordnung auflösen. In diesem Falle ist der nicht benötigte Teil des Fonds an die Einzahlungspflichtigen nach Maßgabe ihrer geleisteten Beiträge zurückzuzahlen.

(7) Die nach Absatz 2 zu leistenden Beiträge können nach der Reichsabgabenordnung beigetrieben werden."

17. § 35 Satz 2 wird gestrichen.

18. § 36 erhält folgende Fassung:

„§ 36

Eine Zuwiderhandlung im Sinne des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 begeht, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Verkehrsleistungen im Sinne des § 21 Abs. 1 in Abweichung von den nach den §§ 29, 30 und 43 festgesetzten oder nach § 31 verbindlichen Entgelten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt."

19. In § 37 Abs. 1 wird am Ende der Nummer 4 der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; danach werden folgende Nummern 5 und 6 eingefügt:

„5. vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 31 a Abs. 2 und 3 Bücher oder Geschäftspapiere nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt, die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt oder die Duldung von Prüfungen oder die Hilfe dabei verweigert,

6. vorsätzlich oder fahrlässig die für eine Überwachung der Einhaltung der Entgelte nach § 31 c erforderlichen Unterlagen nicht, nicht rechtzeitig, unvollständig oder falsch vorlegt."

20. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nr. 3 angefügt:

   „3. Beteiligte des Beförderungsvertrages den Vorschriften des § 31."

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr neu bekanntzumachen unter Beseitigung von Unstimmigkeiten des Gesetzeswortlauts.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die dritte Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr will

1. die Marktgerechtheit der Beförderungsentgelte durch eine institutionell gesicherte Verantwortlichkeit der Marktpartner erreichen;
2. sicherstellen, daß die Vorschriften über die Beförderungsentgelte eingehalten werden;
3. die Aufgabenstellung der Schifferbetriebsverbände an die heutige und künftige Marktsituation in einer 1. Phase anpassen,
4. die Möglichkeit schaffen, unwirtschaftlichen Schiffsraum abzuwracken.

Zu 1.

Nach der gegenwärtigen Rechtslage steht lediglich der Binnenschiffahrt eine Tarifinitiative zu, während sich die Mitwirkung der anderen Marktseite an der Preisbildung auf eine beratende Funktion beschränkt. Als Ergebnis einer mehrjährigen Entwicklung ist festzustellen, daß dieses Frachtenbildungsverfahren keine hinreichende Gewähr dafür bietet, daß sich die beschlossenen Entgelte in Übereinstimmung mit dem Marktgeschehen befinden. Dieser Mangel wird auch nicht durch das derzeitige Genehmigungsverfahren behoben.

Der volks- und verkehrswirtschaftlich gerechtfertigten Forderung nach marktgerechten Beförderungsentgelten kann nur durch ein direktes Gespräch der Marktpartner entsprochen werden. Insoweit entfällt der Prüfungstatbestand der Marktgerechtheit bei der Genehmigung der beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen.

Die weiteren unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Interessen zu beurteilenden Kriterien, insbesondere beste Verkehrsbedienung, lauterer, nicht unbilliger Wettbewerb, wirtschaftliche Verhältnisse der Verkehrsunternehmer bleiben im Tarifgenehmigungsverfahren weiterhin, jedoch ausschließlich der Prüfung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft vorbehalten. Die bislang im Gesetz vorgesehene Möglichkeit der Übertragung der Genehmigungsbefugnis auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektion entfällt.

Zu 2.

Die künftigen Kontrollbestimmungen sollen — insbesondere durch das Recht der Initiativprüfung bei den Unternehmen der Schiffahrt und der Verlader —weitgehend den Kontrollbestimmungen für den Güterfernverkehr entsprechen. Die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen können bei der Durchführung dieser Aufgabe die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr einschalten, da diese bereits über erfahrene und geschulte Frachtenkontrolleure verfügt. Die entstehenden Kosten sind in Form von Beiträgen von der Binnenschiffahrt aufzubringen.

Verpflichtungen des Frachtführers, die zu einer Kürzung des in der Bundesrepublik Deutschland durch Rechtsverordnung festgesetzten Entgelts für Verkehrsleistungen führen können (z. B. Refaktien, kostenlose Lagerei oder Kopplung von Verträgen über innerdeutsche und grenzüberschreitende Beförderungsleistungen), sollen ausgeschlossen werden. Um ruinöse Einflüsse, die die internationalen Frachten durch ihren ständigen Druck auf die innerdeutschen Frachten ausgeübt haben, zu mildern, sollen zukünftig unter Anwendung des Territorialprinzips im grenzüberschreitenden Verkehr die Gesamtfrachten die für den deutschen Streckenanteil festgesetzten Frachten nicht mehr unterschreiten dürfen. Zudem mildert eine solche Regelung Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen gegenüber den Rheinmündungshäfen.

Zu 3.

Die Schifferbetriebsverbände müssen eine Marktstellung erhalten, die es ihnen ermöglicht, den Anforderungen nach modernem, leistungsfähigem Schiffsraum nachzukommen, um damit am Wettbewerb mit technisch rationalisierten Betrieben teilnehmen zu können.

Voraussetzung für die Herstellung eines annähernd normal funktionierenden Wettbewerbs in der Binnenschiffahrt sind nicht zuletzt strukturell-organisatorische und technische Rationalisierungsmaßnahmen, die die besonders schwache Marktposition der Partikulierschiffahrt stärken. Daher sollen die kraft Gesetzes gebildeten Schifferbetriebsverbände von dem Verbot der eigenen Ladungsgutwerbung befreit werden.

Zu 4.

Das Funktionieren des Marktes setzt die Aussonderung von unwirtschaftlichem Schiffsraum voraus. Verkäufe und Zwangsversteigerungen führen zu keiner Entlastung, da die langlebigen Fahrzeuge auf dem Markt bleiben. Auch aus sozialen Gründen ist den Kleinbetrieben, denen wegen ihres unwirtschaftlichen Schiffsraums oder aus sonstigen Gründen eine Existenzmöglichkeit in der Marktwirtschaft nicht mehr bleibt, die aber die Funktionsfähigkeit des Binnenschiffahrtsmarktes empfindlich stören, das Ausscheiden aus dem Beruf zu erleichtern.

Nach bisherigen Berechnungen wird sich die Höhe der für das Abwracken von Schiffsraum zu zahlenden Prämien auf etwa fünfundfünfzig Millionen

Deutsche Mark belaufen. Es sollen von diesem Betrag etwa zwei Drittel durch die Schiffahrt selbst aufgebracht werden. Die Gesundung der deutschen Binnenschiffahrt liegt im Interesse der Gesamtwirtschaft der Bundesrepublik. Der Bund wird deshalb als Hilfe zur Selbsthilfe etwa ein Drittel des Gesamtbetrages in den Abwrackfonds einbringen. Der vom Bund aufzubringende Betrag wird sich auf etwa achtzehn Millionen Deutsche Mark belaufen.

An den Abwrackfonds haben alle Hauptfrachtführer ohne Unterschied der Nationalität einen gleich hohen Vomhundertsatz der Entgelte aus ihren Verträgen über Verkehrsleistungen im innerdeutschen Verkehr abzuführen.

Da wesentliche Teile der niederländischen Binnenschiffahrt regelmäßig am grenzüberschreitenden Verkehr mit der Bundesrepublik und am Verkehr innerhalb der Bundesrepublik teilhaben und weil sich auch, insbesondere in den Niederlanden, innerhalb der Schiffahrt ähnliche Schwierigkeiten gezeigt haben wie in der Bundesrepublik, soll in Gesprächen mit den Niederlanden versucht werden zu erreichen, daß auch überschüssiger unwirtschaftlicher niederländischer Schiffsraum abgewrackt wird. Beide Aktionen wären gleichzeitig geeignet, bessere Grundlagen für die Einführung einer in der EWG erwogenen allgemeinen und dauernden Kapazitätsregelung zu schaffen.

Den Ländern und den Gemeinden entstehen bei der Durchführung dieses Gesetzes keine Kosten.

Die finanziellen Belastungen des Bundes beschränken sich, abgesehen von dem Beitrag zu dem Abwrackfonds, über den nach Haushaltslage zu entscheiden ist, auf die Erstattung der Aufwendungen (Reisekosten, Tagegelder) für die Vorsitzenden und die Beisitzer der erweiterten Frachtenausschüsse.

B. Die einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1 Nr. 1

Durch die Neufassung des § 18 Abs. 1 und 2 des Gesetzes werden die Schifferbetriebsverbände von dem Verbot der eigenen Ladungsgutwerbung befreit (Absatz 1 Nr. 1). Sie erlangen damit einen Status, der es der Verbandsleitung ermöglicht, unternehmerische Tätigkeit auszuüben. Dabei wird jedoch ausgeschlossen (Absatz 2), daß der Verband als solcher einen Gewinn erzielt. Der Gewinn aus den Verträgen, die der Verband abschließt, soll ausschließlich seinen Mitgliedern zufließen. Die Möglichkeit, Mitbeschäftigungsverträge zu schließen (§ 18 Abs. 1 Nr. 1 alte Fassung) sowie notfalls durch staatliche Maßnahmen die Verteilung von Frachtgut zu regeln, bleibt unverändert erhalten (§§ 3, 4 BSchVG).

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a

Die Ergänzung des § 22 Absatz 1 durch einen neuen zweiten Satz soll die Frachtenausschüsse auf ihre Pflicht zur Bildung marktgerechter Entgelte besonders hinweisen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 7

Die Änderungen sind die Folgen der Aufhebung der beratenden Ausschüsse und der Bildung der erweiterten Frachtenausschüsse (s. Begründung zu Artikel 1 Nr. 5 und 6).

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die Neufassung des § 23 Absatz 2 trägt dem Wegfall des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen Rechnung.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Die Aufsicht über die Frachtenausschüsse steht zukünftig ausschließlich dem Bundesminister für Verkehr zu. Zu den Sitzungen der Frachtenausschüsse sollen keine Vertreter der Aufsichtsbehörde mehr entsandt werden. Dem Wegfall der beratenden Ausschüsse war bei der Neufassung des § 24 Rechnung zu tragen.

Zu Artikel 1 Nr. 5 und 6

Durch die Neufassung des § 25 und die Streichung des § 25 a werden die „beratenden Ausschüsse" beseitigt. Die Verladervertreter sind in den Frachtenausschüssen paritätisch vertreten. Der § 25 Absatz 5 sieht bei jedem Frachtenausschuß die Bildung eines erweiterten Frachtenausschusses vor, bei dem zu der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader ein unabhängiger Vorsitzer und zwei unabhängige Beisitzer hinzutreten. Im Absatz 2 werden die Tatbestände festgelegt, bei deren Vorliegen ein Mitglied kraft Gesetzes ausgeschlossen wird. Dem Bundesminister für Verkehr wird ein Abberufungsrecht aus wichtigem Grund eingeräumt.

Zu Artikel 1 Nr. 8

Die Änderung unter Buchstabe a ist eine Zitatberichtigung. Die unter Buchstabe b vorgesehene Neufassung des Satzes 4 in Absatz 3 regelt die Zusammensetzung des gemeinsamen Ausschusses entsprechend der Regelung des § 25. Die Aufhebung des § 27 Absatz 5 (Nummer 8 Buchstabe c) ist eine Folge des Wegfalls der beratenden Ausschüsse.

Zu Artikel 1 Nr. 9

In den §§ 27 a bis 27 c wird das Beratungs- und Abstimmungsverfahren in den Ausschüssen geregelt. Um eine Harmonisierung der Auffassungen zwischen der Gruppe der Schiffahrt und der Gruppe der Verlader herbeizuführen, hat jede Gruppe nur eine Stimme. Für den Fall, daß sich die beiden Gruppen im Frachtenausschuß nicht einigen, soll der erweiterte Frachtenausschuß tätig werden. Einigen sich die beiden Gruppen in gemeinsamer Beratung mit dem Vorsitzenden und den beiden Beisitzern nicht, so beschließt der erweiterte Frachtenausschuß mit Mehrheit.

Da in den Ausschüssen die Schiffahrt und die Verlader über Entgelte gemeinsam beraten und der Beschluß über das Entgelt, auch wenn er nicht einstimmig zustandegekommen ist, auf dieser gemeinsamen Beratung beruht, ist das beschlossene Entgelt als marktgerecht anzusehen. Dies wird in § 27 c ausdrücklich festgestellt.

Zu Artikel 1 Nr. 10

Durch die Neugestaltung des Frachtenbildungsverfahrens erübrigt sich die Prüfung der Marktgerechtheit des vorgeschlagenen Entgelts.

Die Neufassung des Absatzes 1 Satz 1 folgt aus der Bildung der erweiterten Frachtenausschüsse (Nummer 10 Buchstabe a).

Um die Festsetzung der Entgelte, die von den erweiterten Frachtenausschüssen beschlossen worden sind, nach Möglichkeit zu beschleunigen, werden die Fristen des § 28 Absatz 2 verkürzt (Nummer 10 Buchstabe b).

Die Befugnis, Entgelte über Verkehrsleistungen, die in Frachtenausschüssen beschlossen wurden, zu genehmigen, obliegt in Zukunft ausschließlich dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Das bedingt die Aufhebung des Absatzes 3 (Nummer 10 Buchstabe c).

Zu Artikel 1 Nr. 11 und 12

Die Änderungen folgen aus der Bildung der erweiterten Frachtenausschüsse.

Zu Artikel 1 Nr. 13

Die Rechtsprechung zum BSchVG hat in Anlehnung an die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes bereits die Grundsätze entwickelt, daß Umgehungen des BSchVG, z. B. durch die Gewährung von Refaktien, unzulässig sind. Dieser Grundsatz wird nunmehr in das Gesetz aufgenommen und dahin erweitert, daß auch Zahlungen und alle sonstigen Zuwendungen, durch die die Bestimmungen dieses Gesetzes umgangen werden, unzulässig sind.

Um zu verhindern, daß bei der freien Frachtenbildung im grenzüberschreitenden Verkehr (§ 42) für die Gesamtstrecke ein geringeres als das für die inländische Teilstrecke festgesetzte Entgelt berechnet wird, wird die Einhaltung des auf dieser Teilstrecke festgesetzten Entgelts vorgeschrieben. Dadurch wird der ruinöse Einfluß der internationalen, freien Frachten und ihr unerträglicher Druck auf die innerdeutschen Frachten gemildert.

Zu Artikel 1 Nr. 14

Die Einhaltung der festgesetzten Entgelte ist nur dann mit hinreichender Sicherheit gewährleistet, wenn das Kontrollverfahren entsprechend ausgebaut ist. Die Vorschriften der §§ 31 a bis 31 d dienen diesem Zweck. Die Kontrollbefugnis wird den Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen (Artikel 89 Abs. 2 Grundgesetz). Inhaltlich lehnen sich die §§ 31 a und 31 b an die entsprechenden Vorschriften des Gesetzes über den Güterkraftverkehr an. In § 31 c wird dem Frachtführer eine Vorlagepflicht für alle Beförderungsverträge auferlegt (Absatz 1) und das Verfahren bei der Vorlage geregelt. Eine Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zur Bestimmung der Einzelheiten enthält Absatz 3.

Ebenso wie die Unternehmen des Güterfernverkehrs sollen auch die Schiffahrttreibenden die Kosten für die Überprüfung der Einhaltung der durch Verordnung festgesetzten Entgelte aufbringen. Die Höhe der hierfür zu entrichtenden Beiträge richtet sich nach den anfallenden Kosten.

Zu Artikel 1 Nr. 15

Mit der Änderung der Überschrift wird der inhaltlichen Erweiterung des Abschnitts 4 Rechnung getragen.

Zu Artikel 1 Nr. 16

Die Funktionsfähigkeit des Binnenschiffahrtsmarktes, die gegenwärtig auch durch Tonnageüberhang gestört ist, kann nur durch Aussondern des unwirtschaftlichen Schiffsraums sichergestellt werden. Unter unwirtschaftlichem Schiffsraum ist in erster Linie technisch veralteter Raum zu verstehen. Wenn für solchen Schiffsraum von einem kaufmännisch gut geführten Unternehmen auf Dauer nicht mehr die vollen speziellen Selbstkosten erwirtschaftet werden können, dieser Schiffsraum aber trotzdem zu ruinösen Frachten weiter angeboten wird, führt dies zu einem unechten Preiswettbewerb mit der sich daraus zwangsläufig ergebenden Beeinträchtigung der Ertragslage des Schiffahrtsgeschäftes.

Dieser Raum darf nicht auf dem Markt verbleiben und muß deshalb abgewrackt werden. Hierzu ist jedoch wiederum die Hilfe des Staates notwendig. Aus diesem Grunde werden ein Abwrackfonds gebildet und die Entgelte für Verkehrsleistungen mit einem Beitrag für den Abwrackfonds belegt (Absatz 1 und 2).

Aus den aufkommenden Mitteln werden auch die Kosten für die Verwaltung des Fonds bestritten (Absatz 3). Absatz 4 gibt dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung, die Höhe des Vomhundertsatzes festzusetzen, Beitragsbefreiungen oder -ermäßigungen vorzunehmen, die Grundsätze für die Bemessung der Prämie und das Verfahren bei der Erhebung der Beiträge und der Zahlung der Prämie festzulegen.

Die Absätze 5 und 6 regeln, wie bei Überschüssen und Auflösung des Fonds verfahren werden soll. Absatz 7 regelt die Beitreibung der Beiträge.

Zu Artikel 1 Nr. 17

Die Streichung des § 35 Satz 2 korrespondiert mit der Neufassung des § 24 (s. Begründung zu Artikel 1 Nr. 4).

Zu Artikel 1 Nr. 18

Die Neufassung des § 36 stellt eine Angleichung an § 98 Nr. 1 GüKG, §§ 29 und 37 Abs. 1 Verkehrssicherstellungsgesetz dar.

Zu Artikel 1 Nr. 19

Mit der Ergänzung des § 37 um die Nummern 5 und 6 werden Verstöße gegen § 31 a Abs. 2 und 3 sowie gegen § 31 c als Ordnungswidrigkeiten erfaßt.

Zu Artikel 1 Nr. 20

Da das Gesetz im Verkehr von und nach dem Ausland nicht gilt, muß die Pflicht zur Beachtung von § 31 als Ausnahme in § 42 Absatz 1 aufgenomen werden.

Zu Artikel 2

Infolge der zahlreichen Änderungen ist es angebracht, den Wortlaut des Gesetzes neu bekanntzumachen.

Zu Artikel 3

Da das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in Berlin gilt (§ 44 BSchVG), enthält auch das Änderungsgesetz die Berlinklausel.

Zu Artikel 4

Wegen der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Änderungen soll das Gesetz unverzüglich in Kraft treten.



Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241), geändert durch das Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 906), wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

   „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen".

   b) Die bisherige Fassung wird Absatz 1.

   c) Folgende Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

   „(2) Die Genehmigungsbehörde hat im Interesse der Verkehrsnutzer für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Unternehmern zu sorgen.

   (3) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern, hat die Genehmigungsbehörde

   1. für die Einrichtung und befriedigende Bedienung,

   2. für die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen zu sorgen. Sie hat dabei auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken und das Entstehen zusammenhängender Liniennetze zu fördern. Läßt dies eine befriedigende Verkehrsbedienung nicht erwarten, hat die Genehmigungsbehörde von Amts wegen zu prüfen, ob eine Verpflichtung zur Erweiterung oder Änderung des Verkehrs (§ 20 a) aufzuerlegen ist.

   (4) Die Genehmigungsbehörde hat bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Landesplanung zu beachten."

2. In § 13 wird folgender Absatz 4 a eingefügt:

   „(4 a) Die Vorschriften in Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c Satz 1 und 2 und Absatz 4 bleiben unberücksichtigt, wenn ihre Anwendung einer beantragten wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung entgegensteht."

3. § 15 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Die Genehmigungsbehörde hat die zuständige Berufungsgenossenschaft von der Erteilung der Genehmigung zu unterrichten. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 661 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt."

4. Nach § 20 wird folgender § 20 a eingefügt:

   „§ 20 a

   Erweiterung und Änderung des Verkehrs

   Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist, kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern. Für das Verfahren gelten die §§ 14 bis 18 entsprechend."

5. Nach § 27 wird folgender Abschnitt II a eingefügt:

   „II a. Gebietsgenehmigung

   § 27 a

   Voraussetzung und Umfang der Gebietsgenehmigung

   (1) Die Genehmigung zur Beförderung von Personen kann für ein räumlich abgegrenztes Gebiet (Verkehrsgebiet) erteilt werden (Gebietsgenehmigung), sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch nicht beeinträchtigt werden.

   (2) Die Gebietsgenehmigung berechtigt, im Verkehrsgebiet die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 genannten Verkehrsarten zu betreiben, soweit die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen nicht beeinträchtigt werden. Genehmigungen für diese Verkehrsarten nach § 9, die dem Inhaber der Gebietsgenehmigung (Gebietsunternehmer) zustehen, gelten als Teil der Gebietsgenehmigung. Von der Gebietsgenehmigung werden Verkehrsverbindungen anderer Unternehmer innerhalb des Verkehrsgebiets, für die eine Genehmigung nach § 9 erteilt ist, nicht erfaßt. Unberührt bleibt auch die Erteilung neuer Genehmigungen nach § 9 bei entsprechender Anwendung des § 13 Abs. 2, Abs. 4 und Abs. 4 a.

§ 27 b

Pflichten des Gebietsunternehmers

(1) Der Gebietsunternehmer hat die Pflicht, innerhalb des Verkehrsgebiets, für das die Gebietsgenehmigung erteilt ist, die zu dessen befriedigender Bedienung erforderlichen Verkehrsverbindungen im Rahmen des § 27 a einzurichten und zu betreiben. Die Genehmigungsbehörde kann die Einrichtung und den Betrieb bestimmter Verkehrsverbindungen verlangen, sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und dies unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Gebietsunternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zumutbar ist.

(2) Der Gebietsunternehmer hat die Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne für alle Verkehrsverbindungen innerhalb des Verkehrsgebiets der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. § 45 Abs. 2 bleibt unberührt. Die §§ 39 und 40 gelten sinngemäß mit der Maßgabe, daß den Beförderungsentgelten und Fahrplänen nicht zugestimmt werden darf, wenn dadurch

1. die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen beeinträchtigt werden

   oder

2. der Zubringerverkehr zu Verkehrsknotenpunkten vernachlässigt wird.

§ 27 c

Erteilung der Gebietsgenehmigung

(1) Die Gebietsgenehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Soll eine Genehmigung für ein Verkehrsgebiet erteilt werden, das sich auf den Bezirk mehrerer Genehmigungsbehörden erstreckt, so ist diejenige Genehmigungsbehörde für die Erteilung der Gebietsgenehmigung zuständig, in deren Bezirk sich das Verkehrsgebiet überwiegend befindet. Sie entscheidet im Einvernehmen mit den beteiligten Genehmigungsbehörden.

(2) Die Genehmigungsurkunde (§ 17) muß die genaue Abgrenzung des Verkehrsgebiets enthalten.

§ 27 d

Dauer der Genehmigung

(1) Für die Dauer der Gebietsgenehmigung gilt § 44.

(2) Genehmigungen nach § 9 für die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Verkehrsarten, die während der Dauer der Gebietsgenehmigung als deren Teil gegolten haben (§ 27 a Abs. 2 Satz 2), bleiben nach Ablauf der Gebietsgenehmigung als Genehmigungen im Sinne des § 9 für ihre ursprüngliche Geltungsdauer in Kraft. Die Zeit ihrer Ausübung als Teil der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.

(3) Hat der Gebietsunternehmer auf Grund der Gebietsgenehmigung eine in § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannte Verkehrsart betrieben, so ist ihm nach Ablauf der Gebietsgenehmigung für diese Verkehrsart eine Genehmigung nach § 9 zu erteilen. §§ 38 und 41 Abs. 3 sind anzuwenden; die Zeit der Ausübung dieser Verkehrsart auf Grund der Gebietsgenehmigung ist anzurechnen.

§ 27 e

Geltung anderer Vorschriften, Rücknahme der Genehmigung

Sofern sich aus den §§ 27 a bis 27 d nichts anderes ergibt, gelten für die Gebietsgenehmigung die Vorschriften über die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr mit Ausnahme der §§ 20, 20 a sinngemäß.

6. An § 45 wird folgender Absatz 7 angefügt:

   „(7) Linienverkehr, der den stillgelegten Schienenverkehr einer Eisenbahn ersetzt, ist für mindestens zwei Jahre nach Stillegung des Schienenverkehrs im Amtlichen Kursbuch für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn anzuzeigen."

7. Die Überschrift des Abschnitts V. erhält folgende Fassung:

   „V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse".

8. § 54 erhält folgende Überschrift:

   „Aufsicht".

9. Nach § 54 wird folgender § 54 a eingefügt:

   „§ 54 a

   Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

   (1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

   1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
   2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Das Grundrecht der Unverletztlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

(2) Absatz 1 ist auf die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn nicht anzuwenden. Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn haben der Genehmigungsbehörde für die Ermittlungen im Sinne des Absatzes 1 Auskunft zu erteilen."

10. § 61 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3 a eingefügt:

„3 a. entgegen § 54 a Abs. 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorgelegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;"

b) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. den Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 6. Januar 1966 (Bundesgesetzbl. I S. 61), oder den auf Grund dieser Verordnung erlassenen schriftlichen Verfügungen, soweit diese ausdrücklich auf diese Vorschriften verweisen, zuwiderhandelt."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I.

Allgemeines

A. Vorbemerkungen

Das geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241) hat das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1217) abgelöst. Das Personenbeförderungsgesetz von 1961 berücksichtigt insbesondere die geänderten staatsrechtlichen Verhältnisse und versucht, den gewandelten Anforderungen an eine öffentliche Verkehrbedienung Rechnung zu tragen.

Über die Bedeutung des Verkehrs, der sich nach den Vorschriften des PBefG abwickelt, geben folgende Zahlen Aufschluß, wobei der Verkehr mit Kraftdroschken und Mietwagen mangels amtlicher statistischer Angaben nicht berücksichtigt werden kann:

I. Anzahl und Länge der Omnibuslinien:

Am 30. Juni 1966 waren in Betrieb

16 497 Linien mit einer Länge von 518 375 km.

Davon entfielen auf den

1. *Linienverkehr* nach § 42 PBefG	8472 Linien mit einer Länge von 243 129 km
2. ausschließlich *Berufsverkehr* nach § 43 Nr. 1 PBefG	6349 Linien mit einer Länge von 234 592 km
3. ausschließlich *Schüler-, Markt- und Theaterverkehr* nach § 43 Nr. 2 bis 4 PBefG	1676 Linien mit einer Länge von 40 654 km.

Die Beteiligung der fünf Verkehrsträger an diesen Liniennetzen ergibt sich aus den nachfolgenden Übersichten.

II. Liniennetz nach § 42 PBefG

Verkehrsträger	Ortslinienverkehr		Nachbarortslinienverkehr		Überlandlinienverkehr	
	Anzahl der Linien	Linienlänge in km	Anzahl der Linien	Linienlänge in km	Anzahl der Linien	Linienlänge in km
Deutsche Bundesbahn	16	141	76	1 260	1 190	67 323
Deutsche Bundespost	35	316	30	467	1 598	51 350
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	1 227	9 918	484	5 027	583	13 439
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	66	355	39	421	332	7 507
Private Unternehmen	551	3 494	464	6 629	1 781	75 482
	1 895	14 224	1 093	13 804	5 484	215 101

III. Liniennetz im Berufsverkehr nach § 43 Nr. 1 PBefG

Verkehrsträger	Anzahl der Linien	Linienlänge in km
Deutsche Bundesbahn	948	37 367
Deutsche Bundespost	209	6 272
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	287	6 027
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	127	3 330
Private Unternehmen	4 778	181 596
	6 349	234 592

IV. Liniennetz im Schüler-, Markt- und Theaterverkehr nach § 43 Nr. 2 bis 4 PBefG

Verkehrsträger	Anzahl der Linien	Linienlänge in km
Deutsche Bundesbahn	58	1 599
Deutsche Bundespost	29	768
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	112	2 434
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	73	1 309
Private Unternehmen	1 404	34 544
	1 676	40 654

V. Liniennetz im Straßenbahn- und Obusverkehr nach § 4 Abs. 1 bis 3 PBefG

Am 30. Juni 1966 waren in Betrieb:

407 Straßenbahnlinien mit einer Länge von 4238 km

54 Obuslinien mit einer Länge von 466 km.

VI. Anzahl der Beförderungsfälle im Omnibus-, Straßenbahn- und Obusverkehr

Im Jahre 1966 sind im Omnibus-, Straßenbahn- und Obusverkehr insgesamt 6,158 Milliarden Beförderungsfälle gezählt worden. Davon entfielen auf die

1. Kraftomnibusse (Linienverkehr) 3,618 Milliarden Beförderungsfälle
2. Kraftomnibusse (Gelegenheitsverkehr) 63 Millionen Beförderungsfälle
   Der Anteil der privaten Unternehmer betrug rund 84 %.
3. Straßenbahnen (einschließlich Stadtschnellbahnen) 2,321 Milliarden Beförderungsfälle
4. Obusse 0,156 Milliarden Beförderungsfälle.

An den Beförderungsfällen im Omnibusverkehr waren die 5 Verkehrsträger wie folgt beteiligt:

Beförderungsfälle in 1000

Verkehrsträger	Linienverkehr (einschließlich Sonderformen)	Gelegenheitsverkehr
Deutsche Bundesbahn	430 143	1 007
Deutsche Bundespost	320 948	829
Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen	2 270 266	7 076
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	112 963	1 506
Private Unternehmen	483 374	53 184
	3 617 694	63 602

B. Anlaß zur Novelle

Bei der Verabschiedung des Personenbeförderungsgesetzes in der 142. Sitzung des Deutschen Bundestages am 8. Februar 1961 ist unter anderem ausgeführt worden, daß abgewartet werden müsse, wie sich das neue Gesetz in der Praxis auswirken wird. Gegebenenfalls müßten Ergänzungen oder Änderungen durch spätere Novellen vorgenommen werden. Insgesamt gesehen hat sich das Personenbeförderungsgesetz von 1961 bewährt. Allerdings hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, daß einzelne Vorschriften des Gesetzes zu revidieren waren. So wurde auf Initiativantrag von Abgeordneten des Deutschen Bundestages das Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 24. August 1965 erlassen. Diese Novelle beseitigte im wesentlichen gewisse Rechtszweifel über die Unternehmereigenschaft beim Bau von Straßenbahn-Betriebsanlagen und über die Einbeziehung des Berufsverkehrs in die Sonderform des Linienverkehrs. Ferner wurden die Ferienziel-Reisen in die Form des Gelegenheitsverkehrs zurückgeführt und Verwaltungszuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr im grenzüberschreitenden- und Transitverkehr auf die Länder übertragen.

Weitere Erfahrungen lassen jetzt als nachteilig erkennen, daß die Genehmigungsbehörden keine hinreichende Möglichkeit besitzen, eine im öffentlichen Verkehrsinteresse gebotene Änderung oder Erweiterung vorhandener Verkehrsverbindungen oder die Einrichtung neuer Verkehrsanschlüsse von Amts wegen zu veranlassen, um eine Verbesserung der Verkehrsbedienung zu erreichen. Ferner hat sich gezeigt, daß die im Gesetz enthaltene Regelung über die Ausgestaltungsrechte und den Besitzstandschutz der vorhandenen Unternehmer in ihrer derzeitigen Form den Ermessensspielraum der Genehmigungsbehörden zu sehr einengt und daher optimale Entscheidungen nicht immer erlaubt. Schließlich erscheint es zweckmäßig, zur weiteren Förderung systematisch ausgestalteter Verkehrsnetze den Genehmungsbehörden die Möglichkeit zu geben, die Verkehrsbedienung eines räumlich abgegrenzten Gebietes auf Antrag einem einzigen Unternehmer oder einem Verbund von Unternehmern zu übertragen.

C. Wesentlicher Inhalt der Novelle

Einen Kernpunkt des Entwurfs bilden diejenigen Vorschriften, die der Genehmigungsbehörde im Interesse einer Verbesserung der Verkehrsbedienung zusätzliche Aufgaben und Einwirkungsmöglichkeiten mit dem Ziel übertragen, auf die Einrichtung und befriedigende Bedienung sowie auf die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen hinzuwirken. Im Vordergrund steht dabei die Förderung einer leistungssteigernden freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer, die geeignet ist, das Entstehen von zusammenhängenden Verkehrsnetzen mit gut aufeinander abgestimmten Anschlüssen, Fahrplänen und günstigen Durchgangstarifen zu verwirklichen. Dabei wird keinesfalls übersehen, daß bereits auf der Grundlage des geltenden Rechts durch freiwillige Unternehmerzusammenschlüsse schon heute Verkehrsnetze entstanden sind, die eine befriedigende Verkehrsbedienung gewährleisten. Der Entwurf soll die Erreichung dieses Ziels zum Wohle der Verkehrsnutzer noch stärker fördern. Verstärkt wird diese Zielsetzung durch eine Ergänzung der Bestimmungen über die Ausgestaltungsrechte und den Besitzstandschutz der vorhandenen Unternehmer und Eisenbahnen. Die Ergänzung räumt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit ein, die Vorrechte der vorhandenen Unter-

nehmer unberücksichtigt zu lassen, wenn sie im Einzelfall einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung entgegenstehen.

Ein weiterer Schwerpunkt des Entwurfs sind die Vorschriften über die Gebietsgenehmigung. Hiermit wird die Möglichkeit geschaffen, die Verkehrsbedienung für ein bestimmtes räumlich abgegrenztes Gebietet auf Antrag einem einzigen Unternehmer oder einem Verbund von Unternehmern zu übertragen, der die Pflicht hat, innerhalb des Verkehrsgebiets alle zu dessen befriedigender Bedienung erforderlichen Verkehrsverbindungen einzurichten und zu betreiben. Die Regelung stellt sicher, daß die Rechte der in dem betreffenden Verkehrsgebiet vorhandenen Unternehmer und Eisenbahnen gewahrt bleiben.

*

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

II.

Einzelbegründung

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Der bisherige § 8 ist auf den Ausgleich der Interessen der Verkehrs t r ä g e r abgestellt. Der dem § 8 angefügte Absatz 2 hat die Abstimmung zwischen den einzelnen Verkehrs u n t e r n e h m e r n hinsichtlich der Entgelte und der Fahrpläne zum Ziel und dient in erster Linie den Interessen der Verkehrsnutzer, die mehrere Verkehrsverbindundungen — unter Umständen verschiedener Unternehmer — nacheinander in Anspruch nehmen müssen. Die neue Vorschrift verpflichtet also die Genehmigungsbehörde, die Verkehrsbedienung zu überwachen und bei festgestellten Mängeln von sich aus tätig zu werden.

Absatz 3 begründet als weitere Aufgabe der Genehmigungsbehörde, im öffentlichen Verkehrsinteresse für eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zu sorgen. In erster Linie hat die Genehmigungsbehörde die Pflicht, auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken. Sie beruht auf der Erwägung, daß eine freiwillige Kooperation von Unternehmern sich nicht nur leistungssteigernd auswirkt, sondern es darüber hinaus ermöglicht, auch weniger gewinnbringende Verkehrsverbindungen einzurichten und zu bedienen. Unter Zusammenschlüssen von Unternehmern ist nicht notwendig eine Fusion zu verstehen, bei der die einzelnen Unternehmer ihre rechtliche Selbständigkeit aufgeben. Jede Form eines Zusammenschlusses ist grundsätzlich erstrebenswert. Aufgabe der Genehmigungsbehörde ist es ferner, das Entstehen zusammenhängender Liniennetze zu fördern. Linien, die sich überschneiden oder überlagern, sind nach Möglichkeit zu entflechten. Lassen diese Maßnahmen im Einzelfall allerdings eine befriedigende Verkehrsbedienung nicht erwarten, so muß die Genehmigungsbehörde von Amts wegen prüfen, ob es im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist, nach § 20 a einem Unternehmer die Erweiterung oder Änderung des von ihm betriebenen Verkehrs aufzuerlegen.

Absatz 4 hebt hervor, daß die Ziele der Landesplanung also z. B. Belange der Raumordnung und der Wirtschaftspolitik bei der Gestaltung der Verkehrsbedienung zu berücksichtigen sind.

Die Änderung der Überschrift von § 8 beruht auf den neuen Absätzen 2 bis 4 der Vorschrift. Da der bisherige Text von § 8 nicht berührt wird, bleibt er als Absatz 1 unberührt erhalten.

Zu Nummer 2

Die Regelung verschafft der Genehmigungsbehörde einen größeren Ermessensspielraum bei der Entscheidung im Genehmigungsverfahren nach § 13 PBefG, indem sie das Ausgestaltungsrecht der vorhandenen Unternehmer und Eisenbahnen sowie den Besitzstandschutz des Altunternehmers relativiert. Wie bisher hat die Genehmigungsbehörde sorgfältig zu prüfen, ob die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen in der Lage sind, durch Ausgestaltung ihres Verkehrs eine ebensolche wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung herbeizuführen, wie sie mit dem neu beantragten Verkehr erreicht werden würde. Gelangt die Genehmigungsbehörde nach Abwägung aller Umstände zu der Überzeugung, daß das neue Verkehrsangebot den öffentlichen Verkehrsinteressen besser entspricht, so bleibt das Ausgestaltungsrecht unbeachtlich. Im Interesse einer optimalen Verkehrsbedienung kann die Genehmigungsbehörde auch den in § 13 Abs. 4 enthaltenen sogenannten Besitzstandschutz des Altunternehmers unberücksichtigt lassen, wenn die Übertragung des Verkehrs auf einen anderen Unternehmer zu einer wesentlichen Verkehrsverbesserung führt, die der Altunternehmer nicht im gleichwertigen Maße vornehmen kann. Insgesamt gesehen soll eine starre Anwendung des Ausgestaltungsrechts und des Besitzstandschutzes einer elastischen Handhabung weichen.

Zu Nummer 3

Der neue Wortlaut von § 15 Abs. 3 PBefG trägt den zwischenzeitlichen Änderungen der Reichsversicherungsordnung Rechnung.

Zu Nummer 4

Die Regelung des § 20 a stellt eine einschneidende Neuerung dar. Sie gibt der Genehmigungsbehörde erstmals die Möglichkeit, von Amts wegen die Erweiterung oder Änderung vorhandener Verkehrsverbindungen zu veranlassen. Bisher hing eine solche Erweiterung oder Änderung stets von einem entsprechenden Antrag des betreffenden Unternehmers ab. Die nunmehr geschaffene Eingriffsmöglichkeit der Behörde ist erforderlich, um eine Verbesserung der Verkehrsbedienung auch dort zu erreichen, wo Unternehmer freiwillig nicht bereit sind, die im öffentlichen Verkehrsinteresse gebotenen zusätz-

lichen Verkehrsdienste zu übernehmen. Es entspricht der Forderung nach voller Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen, daß die im Einzelfall verlangte Erweiterung oder Änderung des Verkehrs für den Unternehmer unter Berücksichtigung der in § 20 a im einzelnen genannten Umstände zumutbar sein muß. Bei Anwendung von § 20 a hat die Genehmigungsbehörde das Ausgestaltungsrecht der vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen sowie den Besitzstandschutz des Altunternehmers in gleicher Weise zu achten wie im üblichen Genehmigungsverfahren.

Zu Nummer 5

Durch die in dem neuen Abschnitt II a zusammengefaßten Vorschriften der §§ 27 a bis 27 e wird es der Genehmigungsbehörde ermöglicht, die Verkehrsbedienung eines räumlich abgegrenzten Gebiets einem einzigen Unternehmer oder einem Verbund von Unternehmern zu übertragen. Wesentlich ist, daß die Regelung jeglichen Zwang ausschließt. Die Erteilung einer Gebietsgenehmigung setzt stets einen entsprechenden Antrag eines Unternehmers oder eines Unternehmerverbundes voraus, beruht also auf den Gedanken der Freiwilligkeit.

Die Gebietsgenehmigung soll gemeinsam mit einer verstärkten Kooperation der Unternehmer das Entstehen zusammenhängender Verkehrsnetze fördern und damit zu einer weiteren Verkehrserschließung und Verkehrsverbesserung vor allem in der Fläche beitragen. Dabei ist sichergestellt, daß die Rechte der vorhandenen Unternehmer und Eisenbahnen durch die neue Regelung nicht beeinträchtigt werden.

Zu § 27 a

Die Erteilung der Gebietsgenehmigung richtet sich nach dem für den Linienverkehr vorgeschriebenen Antrags- und Genehmigungsverfahren. Voraussetzung für die Erteilung ist demgemäß insbesondere, daß die öffentlichen Verkehrsinteressen (§ 13) nicht beeinträchtigt werden. Auch die übrigen Vorschriften von § 13 sind zu beachten. Die Genehmigung wird nur auf Antrag erteilt. Antragsteller kann ein privater Unternehmer, ein Unternehmen der öffentlichen Hand oder ein Verbund von Unternehmern sein.

Absatz 2 verschafft dem Gebietsunternehmer ein Verkehrsrecht im gesamten Verkehrsgebiet. Einzelgenehmigungen für Verkehrsverbindungen im Gebiet sind für den Gebietsunternehmer nicht mehr erforderlich. Die im Verkehrsgebiet vorhandenen Linien anderer Unternehmer bleiben unberührt. Die Rechte dieser Unternehmer werden also nicht beeinträchtigt. Der Schutz der vorhandenen Unternehmer wird dadurch verstärkt, daß das Recht des Gebietsunternehmers, im Verkehrsgebiet ohne besondere Genehmigung Verkehrsverbindungen einzurichten, dort seine Grenze findet, wo die vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen dadurch beeinträchtigt würden. Möglich bleibt auch die Erteilung neuer Liniengenehmigungen an andere Unternehmer oder die Wiedererteilung abgelaufener Liniengenehmigungen. Die Gebietsgenehmigung soll ihrem Inhaber also keine Monopolstellung verschaffen.

Zu § 27 b

Dem Recht des Gebietsunternehmers, innerhalb des Verkehrsgebiets eine Vielzahl von Verkehrsverbindungen einzurichten und zu betreiben, entspricht seine Pflicht, im Verkehrsgebiet auch weniger gewinnbringende oder sogar unrentable Strecken einzurichten und zu bedienen. Dabei kann erwartet werden, daß der Unternehmer einen internen finanziellen Ausgleich zwischen den einzelnen Verkehrsverbindungen vornimmt. Die Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens darf allerdings nicht gefährdet werden.

Absatz 2 soll vor allem sicherstellen, daß die Tarif- und Fahrplangestaltung des Gebietsunternehmers nicht zu einer Abwanderung der Verkehrsnutzer von den Verbindungen der vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen führt nud daß die insbesondere auch für den Übergang zum Reisezugverkehr der Deutschen Bundesbahn wichtige Funktion der Verkehrsknotenpunkte gefördert wird. Bei der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten nach § 39 Abs. 2 PBefG hat die Genehmigungsbehörde darüber hinaus dafür zu sorgen, daß der Gebietsunternehmer auf seinen Verkehrsverbindungen die bisher üblichen Fahrpreisermäßigungen (z. B. Kinderermäßigung, Schülerkarten) gewährt. Insoweit soll sich durch die Erteilung einer Gebietsgenehmigung keine Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand ergeben.

Zu § 27 c

Absatz 1 regelt die örtliche und sachliche Zuständigkeit für die Erteilung einer Gebietsgenehmigung. Die Abgrenzung des Verkehrsgebiets wird von der zuständigen Genehmigungsbehörde vorgenommen. Die Abgrenzung ist in die Genehmigungsurkunde aufzunehmen.

Zu § 27 d

Absatz 1 befristet die Dauer der Gebietsgenehmigung auf höchstens 8 Jahre. Das entspricht der Regelung für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Absatz 2 trägt der Tatsache Rechnung, daß Genehmigungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr in der Regel mit einer Laufzeit von 50 bzw. 25 Jahren erteilt werden, weil die Einrichtung solcher Verkehre erhebliche Investitionen erfordert. Diese Fristen sollen bei der Erteilung einer Gebietsgenehmigung erhalten bleiben. Absatz 3 beruht auf derselben Erwägung.

Zu § 27 e

Für die Gebietsgenehmigung gelten auch alle sonstigen Vorschriften des Gesetzes mit Ausnahme der Vorschriften über den Gelegenheitsverkehr und soweit nicht durch die §§ 27 a bis 27 d Spezialvorschriften geschaffen worden sind. Die Erteilung einer

Einstweiligen Erlaubnis zur Bedienung eines Verkehrsgebiets ist mit Rücksicht auf die Bedeutung einer solchen Maßnahme ausgeschlossen worden. § 20 a findet keine Anwendung, weil für den Gebietsunternehmer die Regelung in der weitergehenden Vorschrift des § 27 b enthalten ist.

Zu Nummer 6

Die Vorschrift, die den Interessen der Verkehrsnutzer dient, bezieht sich nur auf den Schienenersatzverkehr der Eisenbahnen.

Zu Nummern 7 bis 9

§ 54 a, der einer für den gewerblichen Straßengüterverkehr bereits seit langem bestehenden und bewährten Regelung entspricht, stellt sicher, daß die notwendige Aufsicht der Genehmigungsbehörde und die sachgerechte Vorbereitung von Entscheidungen nicht am Widerstand einzelner Unternehmer scheitern. Die Prüfungsbefugnisse sind vor allem für die Fälle wichtig, in denen die wirtschaftliche Zumutbarkeit Voraussetzung für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde ist (§§ 20 a, 27 b). In bezug auf die beiden Sondervermögen des Bundes erscheint ein Betriebsprüfungsrecht der Genehmigungsbehörde nicht notwendig.

Die in den Nummern 7 und 8 vorgesehenen neuen Überschriften tragen der Einführung von § 54 a Rechnung.

Zu Nummer 10

Der Katalog der Ordnungswidrigkeiten wird erweitert, um der Auskunfts- und Mitwirkungspflicht des Unternehmers aufgrund des § 54 a den erforderlichen Nachdruck zu geben.

Die Neufassung von § 61 Nr. 5 enthält keine materielle Änderung der Rechtslage. Das neue Zitat der BOKraft berücksichtigt die zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen. Die BOStrab braucht nicht mehr erwähnt zu werden, weil sie dem Verweisungserfordernis nach § 61 Abs. 1 Nr. 4 genügt, also von diesem Bußgeldblankett gedeckt wird.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

I. Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972

A.

Der Bundesrat begrüßt die Vorlage eines alle Verkehrszweige umfassenden Verkehrspolitischen Programms; er bejaht seine Zielsetzungen und die zu deren Verwirklichung vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich seiner Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen im einzelnen.

Das Hauptanliegen des Programms, zu einer Aufgabenteilung der einzelnen Verkehrszweige, insbesondere Schiene, Straße und Wasser, zu gelangen, die ihren Bedingungen und Leistungsfähigkeiten Rechnung trägt, wird nachdrücklich auch unter dem Blickpunkt der Raumordnung begrüßt. Es kann nach Auffassung des Bundesrates wegen der inneren Abhängigkeit und Wechselwirkung der Einzelmaßnahmen des Programms nur dann erreicht werden, wenn auch die nicht gesetzlich abgesicherten Maßnahmen bezüglich der Deutschen Bundesbahn, die noch einer weiteren Konkretisierung und Ergänzung bedürfen, zeitgerecht und vollständig verwirklicht werden. Der Bundesminister für Verkehr wird daher die für die Deutsche Bundesbahn notwendigen Maßnahmen im Wege der ihm gesetzlich zustehenden Anordnungskompetenz durchzusetzen haben.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, daß eine Verstärkung regionaler Ungleichgewichte als Folge der Durchsetzung des Verkehrspolitischen Programms vermieden wird.

Der Bundesrat hält es in Übereinstimmung mit der Bundesregierung wegen der gegenwärtigen Situation auf dem Verkehrsmarkt für vertretbar, während einer Übergangszeit mit nicht marktkonformen Mitteln ordnend einzugreifen.

Eine Verlagerung des schweren Güterverkehrs auf langer Strecke von der Straße auf Schiene und Wasser ist auch aus raumordnerischer Sicht dringend erwünscht. Die Entlastung der Straße und die Ausnutzung der Bahnkapazität fördern die räumlichen Strukturen.

B.

1. Der Bundesrat begrüßt die in dem Programm enthaltenen Ansatzpunkte für eine Sanierung der Deutschen Bundesbahn. Die vorgesehene Arbeitsteilung im kombinierten Verkehr wird zu einer besseren Auslastung der Kapazität der Deutschen Bundesbahn führen, allerdings nur dann, wenn das Investitionsprogramm dazu ausreicht, die Deutsche Bundesbahn zu einem modernen, wettbewerbsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsunternehmen auszugestalten, auch unter Berücksichtigung der hohen Kosten für moderne technische Umschlagseinrichtungen für den vorgesehenen Haus-Haus-Verkehr, der erforderlichen Zuwendungen für den Bau neuer Gleisanschlüsse und für die evtl. notwendig werdende Beschaffung von Spezialfahrzeugen.

Der Bundesrat hält es für notwendig, daß eine ausreichende Anzahl von Knotenbahnhöfen, auch in den wirtschaftlich schwachen Gebieten, sowie von zentralen Containerumschlagstellen mit den nötigen Einrichtungen rechtzeitig zur Verfügung stehen. Anzahl und Lage der Knotenbahnhöfe sollten in Abstimmung mit den Ländern so bald wie möglich festgelegt werden. Die Knotenbahnhöfe, zu deren Bedienung günstige Straßenanschlüsse erforderlich sind, sollten jeweils im Güternahverkehr leicht erreichbar sein. Zur Vermeidung von Zeitverlusten im kombinierten Verkehr — dem Zeitfaktor kommt nach Ansicht des Bundesrates besondere Bedeutung zu — sollten in möglichst vielen Relationen durchgehende, schnelle Güterzüge angeboten werden. Die Kooperation im kombinierten Verkehr darf an der Frage, wer Frachtführer ist, nicht scheitern. Die vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn vorgesehene Neuordnung des kommerziellen Dienstes wird in der Erwartung begrüßt, daß sich in Zukunft kaufmännisches Denken in stärkerem Maße als bisher durchsetzen wird.

Zur endgültigen Sanierung der Deutschen Bundesbahn erwartet der Bundesrat eine möglichst weitgehende Beseitigung bestehender Wettbewerbsverzerrungen und eine klare Abgrenzung der finanziellen Verantwortlichkeit zwischen Bund und Deutscher Bundesbahn. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung im Programm die Ausgleichspflicht nach § 28 a Bundesbahngesetz anerkennt und für Stilllegungen im Zonenrandgebiet ein besonderes Verfahren vorsieht. Der Bundesrat weist darauf hin, daß bei der Stillegung von Schienenwegen in wirtschaftlich schwachen und verkehrsmäßig ungünstig gelegenen Gebieten große Vorsicht geboten ist, um die wirtschaftliche Attraktivität solcher, meist zurückgebliebener Räume, nicht zusätzlich zu gefährden.

Um Verteuerungen durch die vorgesehenen Verkehrsverlagerungen zu vermeiden, wird vorgeschlagen, für alle Transporte im gebrochenen und im kombinierten Verkehr (Schiene/Straße) Haus-Haus-Tarife, deren Obergrenze beim bisherigen RKT liegt, einzuführen. Eine durchgehende Beförderung mit der Deutschen Bundesbahn als alleinigem Frachtführer ohne durchgehende Tarifierung erscheint nicht ausreichend.

Der Bundesrat hält die vorgesehenen Maßnahmen der Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn zur Erreichung der Ziele des Verkehrspolitischen Programms für erforderlich.

2. In der Frage der Einführung einer Straßengüterverkehrsteuer stimmt der Bundesrat mit der Bundesregierung darin überein, daß eine leistungsabhängige Steuer einer leistungsunabhängigen Abgabe vorzuziehen ist, weil letztere nur den Anreiz bieten würde, den Steueranteil je Beförderungsvorgang durch verstärkte Leistungen im Straßengüterfernverkehr relativ gering zu halten.

3. Nach den Vorstellungen der Bundesregierung soll die Begrenzung des gewerblichen Güterfernverkehrs durch allmähliche Verringerung des Genehmigungskontingents nach Maßgabe der durch das Transportverbot frei werdenden Ladekapazität erfolgen. Bei dieser Anpassung der Ladekapazität des gewerblichen Güterfernverkehrs an das veränderte Ladeaufkommen im Straßengüterverkehr muß nach Ansicht des Bundesrates eine schematische Regelung vermieden werden. Dabei ist sicherzustellen, daß die Anpassungsmaßnahmen synchron, insbesondere mit dem Wirksamwerden des Beförderungsverbots, durchgeführt werden.

In der angekündigten Rechtsverordnung sollte das Schwergewicht auf die Rücknahme nicht oder nur teilweise ausgenützter Genehmigungen gelegt werden. Im übrigen ist auch auf die Vielfalt des Leistungsangebots, auf die individuellen Bedürfnisse der Wirtschaft und auf eine regional ausgeglichene Bedienung Rücksicht zu nehmen. Härten, wie sie etwa auf Grund des einheitlichen Genehmigungszeitpunktes im Saarland auftreten werden, sind zu vermeiden.

Außerdem bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, ob durch eine Ergänzung des § 11 Güterkraftverkehrsgesetz im Huckepackverkehr nicht eine bessere Ausnutzung der Konzessionen ermöglicht werden kann.

4. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr sollten möglichst im Rahmen einer europäischen Lösung durchgeführt werden.

5. Um eine weitere Auseinanderentwicklung der Wettbewerbsvoraussetzungen innerhalb der Binnenschiffahrt zu vermeiden, spricht sich der Bundesrat gegen die beabsichtigte Anhebung der Schiffahrtsabgaben aus.

6. Der Bundesrat ist mit der Bundesregierung der Meinung, daß die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem internationalen Verkehr und dem binnendeutschen Seehafenverkehr im Sinne einer Gleichstellung zu beseitigen sind. Er bittet, solche Maßnahmen ohne Verzögerung gleichzeitig mit den verkehrspolitischen Programmpunkten durchzuführen, um eine weitere Schwächung der Stellung der deutschen Seehäfen zu vermeiden.

7. Der Bundesrat hat Verständnis dafür, daß sich der Bund beim Ausbau der Verkehrsflughäfen aus finanziellen Gründen zunächst darauf beschränken will, einzelne Flughäfen von besonderer Bedeutung zu fördern. Der Bundesrat ist aber der Meinung, daß der gleichfalls dringende Ausbau der anderen internationalen Verkehrsflughäfen, der im Interesse der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik liegt, nicht allein den beteiligten Ländern und Gemeinden überlassen werden kann, sondern auch der Unterstützung des Bundes bedarf. Er erwartet deshalb, daß die Bundesregierung die Förderung dieser Flughäfen in ihre Überlegungen einbezieht und dafür sobald wie möglich ausreichende Mittel bereitstellt.

II. Gesetzentwürfe zum Verkehrspolitischen Programm

a) Entwurf eines Gesetzes über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs

1. **§ 2**

a) **Nummer 3** ist wie folgt zu fassen:

„3. die Beförderungen nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie die entsprechenden Beförderungen im Werkfernverkehr;".

Begründung

Klarstellung, daß auch der Werkfernverkehr bei Beförderung im Huckepackverkehr von der Steuer ausgenommen wird.

b) Nummer 6 Buchstabe d ist wie folgt zu fassen:

„d) Mineralbrunnen und die unter ausschließlicher Verwendung von Mineralbrunnen am Quellort abgefüllten süßen, alkoholfreien Erfrischungsgetränke."

Begründung

Durch die Umwandlung der bisherigen Steuerermäßigung dieser Güter bei der Beförderungsteuer in eine Steuerbefreiung soll nach dem Willen der Bundesregierung eine Versteuerung der überwiegend auf den Straßentransport angewiesenen begünstigten Güter vermieden werden. Die Hälfte des Umsatzes der Mineralquellen entfällt auf den Verkauf von süßen, alkoholfreien Getränken, die ausschließlich aus Mineralwasser hergestellt und am Quellort abgefüllt werden. Eine Besteuerung dieser Getränketransporte würde zu einer Verteuerung führen, die der erklärten Absicht der Bundesregierung zuwiderläuft. Zur Klarstellung ist deshalb der Text des § 2 Nr. 6 Buchstabe d zu ergänzen.

c) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

„(2) Beförderungen nach § 4 Nr. 1 und 2 unmittelbar zwischen Berlin (West) und dem übrigen Geltungsbereich dieses Gesetzes sind von der Steuer befreit."

Begründung

Die Erhebung einer Sondersteuer für nur eine Verkehrsart ist verfassungsmäßig nur zulässig, wenn sie der volkswirtschaftlich gebotenen Verteilung des Transportaufkommens dient. Diese Lenkungsfunktion fehlt im Berlin-Verkehr. Die Kapazitätsreserven des Eisenbahnweges nach Berlin reichen nur dazu aus, um jederzeit mögliche Beschränkungen des Schiffsverkehrs infolge Niedrigwasser oder Vereisung auszugleichen, nicht aber um im nennenswerten Umfang Dauerverkehr von der Straße zu übernehmen. Die besonderen Berliner Eisenbahnverhältnisse mit ihren bestehenden zeitlichen und tariflichen Benachteiligungen rechtfertigen es zudem nicht, durch steuerliche Maßnahmen Verkehr auf die Eisenbahn zu lenken, zumal in Berlin die technischen Maßnahmen, die in Westdeutschland seitens der Bundesbahn zur Erleichterung des Übergangs von Transporten geplant sind, nicht durchgeführt werden können. Der halbe Steuersatz nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 wäre nur dann vertretbar, wenn gebrochener Verkehr — Schiene in Westdeutschland und Straße ab Zonenübergängen — zumutbar wäre. Daß dies wegen der damit verbundenen zeitlichen und tariflichen Benachteiligung nicht der Fall ist, bedarf keiner besonderen Begründung und hat mit Recht Anlaß gegeben, die Verbotsliste für Straßentransporte im Berlin-Verkehr nicht in Aussicht zu nehmen. Die Erhebung der Sondersteuer für den gewerblichen Güterfernverkehr würde unter diesen Umständen im Berlin-Verkehr ausschließlich kostenverteuernde Wirkungen haben, die im Interesse der Berliner Bevölkerung und der Berliner Wirtschaft vermieden werden sollten.

2. **§ 5**

a) In Absatz 1 Nr. 1 sind nach dem Wort „Gesetzes" die Worte „insoweit sie nicht unter § 2 Abs. 2 fallen" anzufügen.

Begründung

Notwendige Ergänzung im Hinblick auf die Änderung zu § 2 Abs. 2.

b) Folgender Absatz 1 a ist einzufügen:

„(1 a) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Steuerermäßigung nach Absatz 1 für Beförderungen einzelner Güterarten von und nach bestimmten Teilen des Bundesgebietes eintreten zu lassen, wenn dies wegen der schwachen verkehrsmäßigen Aufschließung oder der ungünstigen Verkehrslage dieser Gebietsteile zur Vermeidung schwerwiegender volkswirtschaftlicher oder raumordnungspolitischer Nachteile geboten erscheint."

Begründung

Verschiedene, volkswirtschaftlich außerordentlich schwach strukturierte Gebiete liegen außerhalb des Zonenrandgebietes und des Frachthilfegebietes und kommen daher nicht in den Genuß der Steuerermäßigung. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, auch für diese Gebiete in Ausnahmefällen eine Steuerermäßigung vorzusehen. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen die Existenzgefährdung strukturbestimmender Betriebe zu einer volkswirtschaftlichen Gefahr für die gesamte Region wird.

Eine Ausnahmeregelung erscheint nicht nur wegen einer schwachen verkehrsmäßigen Aufschließung, sondern auch bei ungünstiger Verkehrslage bestimmter Gebietsteile angezeigt und kann geboten sein, wenn dadurch raumpolitische Zielsetzungen wesentlich beeinträchtigt werden.

3. **Entschließung**

Hinsichtlich der aus dem Programm erwachsenden zusätzlichen Steuereinnahmen ist der Bundesrat der Ansicht, daß diese für etwa erforderlich werdende Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere

1. für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden,
2. für Investitionshilfen an Unternehmer des Straßengüterverkehrs und an Werkfernverkehrsbetriebe,
3. für die Förderung des kombinierten Verkehrs zwischen Schiene und Straße (Huckepack- und Containerverkehr) sowie den Bau und Ausbau von Gleisanschlüssen

bei Bund, Ländern und Gemeinden zur Verfügung stehen sollten.

b) Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

1. Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

Begründung

Das Gesetz bedarf der qualifizierten Mehrheit des Bundestags gemäß Artikel 87 Abs. 3 Satz 2 GG, da die Übertragung neuer Aufgaben auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr nur unter den Voraussetzungen des Artikels 87 Abs. 3 Satz 2 GG zulässig ist. Die Eingangsworte sind entsprechend dieser Vorschrift zu fassen.

2. **Artikel 1 Nr. 2** (§ 3 a)

a) In Absatz 3 Satz 1 sind nach dem Wort „Rechtsverordnung" die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

Begründung

Da das Gesetz der Zustimmung des Bundesrates bedarf, sollte im Gesetz klargestellt werden, daß auch die Rechtsverordnung der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

b) In Absatz 4 sind die **Eingangsworte** wie folgt zu fassen:

„Die obersten Landesverkehrsbehörden oder die von den Landesregierungen bestimmten Behörden können Ausnahmen . . ."

Begründung

Durch die Prüfung der Merkmale von § 3 a Abs. 4 Nr. 1 bis 4 werden die obersten Landesverkehrsbehörden in ihrer gegebenen personellen Besetzung überfordert. Dies gilt insbesondere durch Nummer 4 der genannten Bestimmung. So begrüßenswert die vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten sind, so erscheint eine Delegationsmöglichkeit im Interesse der Praktikabilität der Vorschriften unerläßlich.

3. **Artikel 1 neue Nummer 12 a.** (§ 18)

Nach Nummer 12 ist folgende Nummer 12 a. einzufügen:

‚12 a. § 18 erhält folgende Fassung:

„§ 18

Die Genehmigungsbehörde hat der zuständigen Berufsgenossenschaft die Erteilung der Genehmigung mitzuteilen." '

Begründung

Nach der geltenden Fassung des § 18 GüKG hat die Genehmigungsbehörde unabhängig von der Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 653 RVO die Genehmigung dem zuständigen Versicherungsamt wegen der Anmeldung des Betriebes zur Berufsgenossenschaft mitzuteilen. Bei dieser Fassung, die aus der Durchführungsverordnung des früheren Güternfernverkehrsgesetzes übernommen worden ist, ist übersehen worden, daß § 653 RVO durch Artikel 1 Nr. 8 des Sechsten Gesetzes über Änderungen in der Unfallversicherung vom 9. März 1942 (RGBl. I S. 107) neu gefaßt worden ist. Nur bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes war die Anzeige des Unternehmers über die Eröffnung des Betriebes an das Versicherungsamt zu richten.

Die Vorschrift des § 18 entspricht nicht dem geltenden Recht und verursacht unnötige Verwaltungsarbeit.

4. **Artikel 1 Nr. 17** (§ 48)

In Absatz 1 Nr. 4 Satz 2 ist das Wort „ohne" durch das Wort „mit" zu ersetzen.

Begründung

Siehe Änderungsvorschlag zu § 3 a Abs. 3.

5. **Artikel 1 Nr. 20** (§ 55 Abs. 1 Nr. 3)

Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

‚c) In Absatz 1 Nr. 3 erhält Satz 1 folgende Fassung:

„Ihre Beauftragten können Grundstücke, Geschäftsräume und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auch Wohnräume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt." '

Begründung

Soweit das Betreten von Wohnräumen gestattet werden soll, ist die vorgesehene Einschränkung im Hinblick auf Artikel 13 Abs. 3 GG erforderlich.

6. **Artikel 1 Nr. 24**

a) In § 84 f Abs. 3 sind die Worte „durch Rechtsverordnung" zu streichen.

Begründung

Da nach § 84 f Abs. 5 der Erlaß der vom Bundesminister für Verkehr festgesetzten Tarife einer Rechtsverordnung bedarf, ist es entbehrlich, auch für die Festsetzung der Tarife die Form einer Rechtsverordnung vorzuschreiben.

b) In § 84 g sind im zweiten Halbsatz nach dem Wort „Befugnisse" die Worte „durch Rechtsverordnung" einzufügen.

Begründung

Die vorgesehene Subdelegation kann nur durch Rechtsverordnung erfolgen (vgl. Artikel 80 Abs. 1 Satz 4 GG).

7. **Artikel 1 Nr. 26** (§ 98)

Nummer 26 ist wie folgt zu fassen:

‚26. § 98 erhält folgende Fassung:

„§ 98

Eine Zuwiderhandlung im Sinne des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 begeht, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den Abschluß von Verträgen in Abweichung von den gemäß § 20 Abs. 2, §§ 20 a, 22, 84 Abs. 1, §§ 84 f, 84 g oder 89 b verbindlichen Bedingungen, Tarifen oder Entgelten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt oder
2. unverändert wie Regierungsvorlage,
3. unverändert wie geltendes Recht." '

Begründung

Richtigstellungen.

8. **Artikel 1 neue Nr. 26 a**

Nach Nummer 26 ist folgende Nummer 26 a einzufügen:

,26 a. Nach § 98 wird folgender § 98 a eingefügt:

„§ 98 a

(1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben auf Grund dieses Gesetzes betrauten Stelle bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

(3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt." '

Begründung

Bei der Ausübung des Überwachungs- und Auskunftsrechts nach § 55 können den Beauftragten der Überwachungsstellen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bekannt werden. Es erscheint deshalb angebracht, in das Gesetz eine Strafvorschrift über die Geheimnisverletzung aufzunehmen. Eine derartige Strafvorschrift ist in einigen anderen Gesetzen neueren Datums, die ebenfalls Überwachungs- und Auskunftsrechte von Behörden begründen, bereits enthalten (vgl. § 19 Abs. 1 und 3, §§ 24, 28 Wirtschaftssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 2, §§ 30, 31 Abs. 1 Nr. 4 Verkehrssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 3, §§ 23, 27 Ernährungssicherstellungsgesetz).

9. **Artikel 1 Nr. 27** (§ 99)

In Nummern 27 sind die **Eingangsworte** wie folgt zu fassen:

„§ 99 wird wie folgt geändert:"

Bei Buchstaben a bis d ist jeweils zu ergänzen, daß die aufgeführten Nummern solche des Absatzes 1 sind.

Es werden folgende Buchstaben e und f angefügt:

,e) Es wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer entgegen § 3 a Abs. 4 Satz 2 eine Ausfertigung der Ausnahmegenehmigung nicht mitführt oder nicht zur Prüfung aushändigt."

f) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.'

Begründung

Es erscheint geboten, die Verletzung der Pflichten nach § 3 a Abs. 4 Satz 2 unter Bußgeldandrohung zu stellen.

10. **Zu §§ 99 ff. GüKG**

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob nicht die Bußgeldandrohungen für die einzelnen Tatbestände der §§ 99 ff. GüKG wegen des unterschiedlichen Unrechtsgehalts der einzelnen Zuwiderhandlungen differenziert werden müßten.

c) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

1. Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

Begründung

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 37 Abs. 2, der seine jetzige Fassung durch Artikel 2 des Gesetzes zur Durchführung der Verordnung Nr. 11 des Rates der EWG vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1153) erhalten hat, wird ein Gesetz, das mit Zustimmung des Bundesrates ergangen ist, förmlich geändert. Deshalb bedarf auch das vorliegende Gesetz der Zustimmung des Bundesrates.

Artikel 1

2. **Neue Nummer 1 a** (§ 21 Abs. 1)

Nach Nummer 1 ist folgende Nummer 1 a einzufügen:

,1 a. In § 21 Abs. 1 werden nach einem Komma hinter der Klammer folgende Worte eingefügt: „im Falle des § 31 Abs. 4 für die Verkehrsleistungen auf den deutschen Strecken,".

Begründung

Die Erweiterung ist geboten, weil § 31 Abs. 4 in der Fassung von Artikel 1 Nr. 13 der Regierungsvorlage voraussetzt, daß Entgelte für Verkehrsleistungen auf den deutschen Strecken festgesetzt werden.

Die vorgeschlagene Fassung bezieht den Verkehr zwischen deutschen Häfen, der über ausländische Strecken führt, in die Festfrachtenregelung ein.

3. **Artikel 1 neue Nummer 1 b** (§ 21 Abs. 2)

Folgende Nummer 1 b ist einzufügen:

,1 b. § 21 Abs. 2 erhält eingangs folgende Fassung:

„(2) Die Entgelte sollen marktgerecht sein und den wirtschaftlichen Verhältnissen . . ." '

Demgemäß entfällt die in Nummer 2 Buchstabe a vorgesehene Änderung des § 22 Abs. 1.

Begründung

Die Vorschrift ist überflüssig und berücksichtigt nicht, daß nach § 21 Abs. 2 auch andere Gesichtspunkte bei der Frachtenbildung zu beachten sind. Im übrigen soll im Gegensatz zu der bisherigen Vorschrift zum Ausdruck gebracht werden, daß die Tarifbildung marktgerecht erfolgen muß.

4. **Nummer 14**

a) §31 a Abs. 2 Nr. 3

Der erste Halbsatz der Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„Grundstücke, Geschäftsräume und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auch Wohnräume der in Nummer 1 genannten Beteiligten betreten, um an Ort und Stelle innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden Ermittlungen durchzuführen;".

Begründung

Soweit das Betreten von Wohnräumen gestattet werden soll, ist die vorgesehene Einschränkung im Hinblick auf Artikel 13 Abs. 3 GG erforderlich.

b) § 31 c Abs. 1

Satz 2 ist zu streichen.

Begründung

Die Vorschrift ist im Hinblick auf § 31 c Abs. 3 und die nach Artikel 1 Nr. 19 in § 37 Abs. 1 neu einzufügenden Nummern 5 und 6 überflüssig. Im übrigen gibt sie zu Mißdeutungen Anlaß.

5. **Nummer 16** (§ 32 a)

a) In Absatz 2 sind nach den Worten „im Sinne des § 21 Abs. 1" die Worte „oder wer sich zu einer Verkehrsleistung im Sinne des § 65 des Hamburgischen Hafengesetzes vom 21. Dezember 1954 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts 9501 — d) und in Absatz 4 Nr. 2 nach den Worten „die Verwendung der nach § 31 c" die Worte „sowie nach dem Hamburgischen Hafengesetz" einzufügen.

Begründung

Nach § 32 a Abs. 1 soll zur Behebung verkehrs- und volkswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt eine Abwrackaktion durchgeführt werden. Nachdem dieser Grundsatz für die gesamte Binnenschiffahrt im allgemeinen festgestellt worden ist, werden in den folgenden Absätzen die näheren Bestimmungen aufgeführt, nach denen diese Abwrackaktion abgewickelt werden soll. Hierbei sind in Absatz 2 und in Absatz 4 Nr. 2 jedoch lediglich die Vorschriften des Bundes zitiert, die die Voraussetzung zur Einziehung der Beiträge zum Abwrackfonds schaffen. Um die Leistungspflicht für die Abwrackaktion im vollen Umfang sicherzustellen, bedarf es zur Klarstellung der vorgeschlagenen Ergänzung.

b) In Absatz 2 Satz 1 sind die Worte „durch Rechtsverordnung" zu streichen.

Begründung

Die Ermächtigung ist schon in § 32 a Abs. 4 Nr. 1 enthalten.

c) Zu Absatz 4 Nr. 3 und 4

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens für eine nähere Konkretisierung des § 32 a Abs. 4 Nr. 3 und 4 im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG Sorge zu tragen. Bei der jetzigen Fassung des § 32 a Abs. 4 Nr. 3 ist nicht ersichtlich, ob es sich bei den besonderen Fällen, in denen von der Erhebung des Beitrags ganz oder teilweise abgesehen werden kann, um solche handelt, in denen auf die besonderen wirtschaftlichen oder sozialen Verhältnisse des Unternehmers abzustellen ist, oder ob das Vorliegen eines besonderen Falles nach sonstigen Gesichtspunkten (z. B. Bagatellfälle) zu beurteilen ist. In § 32 a Abs. 4 Nr. 4 fehlt eine nähere Bestimmung darüber, wie die Grund-

sätze für die Bemessung der Prämie zu gestalten sind.

d) Zu Absatz 6

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens dafür Sorge zu tragen, daß in § 32 a Abs. 6 die Voraussetzungen festgelegt werden, bei deren Vorliegen der Abwrackfonds aufgelöst werden kann. Im Hinblick darauf, daß der Abwrackfonds durch Gesetz gebildet wird, erscheint es unter dem Gesichtspunkt des Artikels 80 Abs. 1 Satz 2 GG nicht zulässig, die Entscheidung über die Auflösung dieses Fonds in das freie Ermessen des Verordnungsgebers zu stellen. Da es sich bei § 32 a Abs. 6 um eine Ermächtigung zum Erlaß einer gesetzesvertretenden Verordnung handelt, sind besonders strenge Anforderungen an die nach Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG gebotene Konkretisierung zu stellen.

6. **Neue Nummer 18 a**

Nach Nummer 18 ist folgende Nummer 18 a einzufügen:

‚18 a. Nach § 36 wird folgender § 36 a eingefügt:

„§ 36 a

(1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben auf Grund dieses Gesetzes betrauten Stelle bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

(3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt." '

Begründung

Bei der Ausübung des Überwachungs- und Auskunftsrechts nach den neu vorgesehenen §§ 31 a bis 31 c sowie nach § 35 b können den Beauftragten der Überwachungsstellen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bekannt werden. Es erscheint deshalb angebracht, in das Gesetz eine Strafvorschrift über die Geheimnisverletzung aufzunehmen. Eine derartige Strafvorschrift ist in einigen anderen Gesetzen neueren Datums, die ebenfalls Überwachungs- und Auskunftsrechte von Behörden begründen, bereits enthalten (vgl. § 19 Abs. 1 und 3, §§ 24, 28 Wirtschaftssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 2, §§ 30, 31 Abs. 1 Nr. 4 Verkehrssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 3, §§ 23, 27 Ernährungssicherstellungsgesetz).

7. **Nummer 19** (§ 37)

Nummer 19 ist wie folgt zu fassen:

‚19. § 37 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird am Ende ..... — wie Regierungsvorlage —, jedoch erhält Nummer 6 folgende Fassung:

„6. vorsätzlich oder fahrlässig die für eine Überwachung der Einhaltung der Entgelte nach § 31 c erforderlichen Unterlagen nicht, nicht rechtzeitig oder unvollständig vorlegt."

b) In Absatz 2 werden die Worte „in dem Fall des Absatzes 1 Nr. 3" gestrichen.'

Begründung

zu a)

Notwendige Richtigstellung.

zu b)

Die Änderung des § 37 Abs. 2 bewirkt, daß entsprechend dem Entwurf zum EGOWiG i. V. m. § 11 Abs. 2 des Entwurfs zum OWiG generell für fahrlässige Verstöße gegen § 37 eine Höchstgeldbuße von 5000 DM vorgesehen wird.

8. **Nummer 20**

Die neu angefügte Nummer 3 des § 42 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

„3. Beteiligte des Beförderungsvertrages den Vorschriften der §§ 31 bis 31 b."

Begründung

Die Bestimmung regelt den Verkehr mit dem Ausland. Um auch bei diesem Verkehr eine Überwachung der Einhaltung der festgesetzten Frachten zu ermöglichen, müssen auch die §§ 31 a und und 31 b für anwendbar erklärt werden.

9. **In Artikel 1** Nr. 11 (§ 29 Abs. 1), Nr. 12 (§ 30), Nr. 14 (§ 31 c Abs. 3, § 31 d Abs. 2), Nr. 16 (§ 32 a Abs. 4, 5 und 6) sind nach dem Wort „Rechtsverordnungen" bzw. „Rechtsverordnung" die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" einzufügen.

Begründung

Die nach diesem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnungen sollten wegen ihrer Bedeutung an die Zustimmung des Bundesrates gebunden werden. Die Ermächtigungsvorschriften müssen des-

halb entsprechend ergänzt werden. Dies wäre zur Klarstellung auch dann erforderlich, wenn die Rechtsverordnungen wegen der Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes bereits der Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG bedürfen.

d) Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Artikel 1

1. **Nummer 5** (§ 27 a)

   Absatz 2 Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

   „Die Genehmigungen, die anderen Unternehmern für Verkehrsverbindungen innerhalb des Verkehrsgebietes nach § 9 erteilt sind, werden von der Gebietsgenehmigung nicht berührt."

   Begründung

   Klarstellung des Gewollten.

2. **Nummer 5** (§ 27 c)

   Absatz 1 Satz 3 ist zu streichen.

   Begründung

   Diese Bestimmung ist im Hinblick auf § 27 e i. V. m. § 11 Abs. 3 und 4 entbehrlich.

3. **Nummer 9** (§ 54 a)

   Absatz 1 Sätze 3 und 4 sind wie folgt zu fassen:

   „Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Betrieb dienenden Grundstücke und Geschäftsräume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Zur Durchführung der Aufsicht dürfen, soweit es zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist, auch Wohnräume betreten werden; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt."

   Begründung

   Eine Einschränkung des Artikels 13 GG erscheint nur für Zwecke der Durchführung der Aufsicht und nicht auch zur Vorbereitung der Entscheidungen der Genehmigungsbehörde gerechtfertigt. Im übrigen kann das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung nur unter den in Artikel 13 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen eingeschränkt werden.

4. **Neue Nummer 9 a** (§ 60 a)

   Nach Nummer 9 ist folgende Nummer 9 a einzufügen:

   ‚9 a. Nach § 60 wird folgender § 60 a eingefügt:

   „§ 60 a

   (1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben auf Grund dieses Gesetzes betrauten Stelle bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

   (2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

   (3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt." '

   Begründung

   Bei der Ausübung des Überwachungs- und Auskunftsrechts nach dem neu einzufügenden § 54 a — vgl. Artikel 1 Nr. 9 — können den Beauftragten der Überwachungsstellen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bekannt werden. Er erscheint deshalb angebracht, in das Gesetz eine Strafvorschrift über die Geheimnisverletzung aufzunehmen. Eine derartige Strafvorschrift ist in einigen anderen Gesetzen neueren Datums, die ebenfalls Überwachungs- und Auskunftsrechte von Behörden begründen, bereits enthalten (vgl. § 19 Abs. 1 und 3, §§ 24, 28 Wirtschaftssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 2, §§ 30, 31 Abs. 1 Nr. 4 Verkehrssicherstellungsgesetz; § 16 Abs. 1 und 3, §§ 23, 27 Ernährungssicherstellungsgesetz).

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu Abschnitt I

Allgemeine Entschließung des Bundesrates zum Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 bis 1972

Die Bundesregierung nimmt mit Befriedigung davon Kenntnis, daß der Bundesrat das Verkehrspolitische Programm begrüßt und seine Zielsetzung sowie die zu deren Verwirklichung vorgesehenen Maßnahmen grundsätzlich bejaht.

Sie stimmt insbesondere auch mit dem Bundesrat darin überein, daß die Zielsetzung des Programms in seiner Gesamtheit wegen der inneren Abhängigkeit und Wechselwirkung der Einzelmaßnahmen des Programms nur dann erreicht werden kann, wenn auch die Maßnahmen bezüglich der Deutschen Bundesbahn zeitgerecht und vollständig im Rahmen des Bundesbahngesetzes verwirklicht werden. Die Bundesregierung hat in Erkenntnis dieser Notwendigkeit den Bundesminister für Verkehr bei ihrer abschließenden Beschlußfassung über das Verkehrspolitische Programm am 8. November 1967 beauftragt, ihr bis zum 31. März 1968 über die Maßnahmen zu berichten, die die Deutsche Bundesbahn mit dem Ziel der Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung des gesamten Unternehmens bereits durchgeführt bzw. eingeleitet hat oder zu ergreifen beabsichtigt. Der Bundesminister für Verkehr hat in diesem Sinne den Vorstand der Deutschen Bundesbahn bereits am 16. November 1967 angewiesen, unverzüglich die Planungen und Arbeiten aufzunehmen, die erforderlich sind, um die Zielsetzungen des Programms für den Bereich der Deutschen Bundesbahn zu verwirklichen und insbesondere die der Deutschen Bundesbahn im Programm erteilten Auflagen zu erfüllen. Die Bundesregierung stimmt hierbei der Auffassung des Bundesrates in vollem Umfange zu, daß sich insbesondere im Zuge der Neuordnung des kommerziellen Dienstes des Unternehmens in Zukunft kaufmännisches Denken in stärkerem Maße als bisher durchsetzen muß.

Die Bundesregierung begrüßt vor allem auch die Zustimmung des Bundesrates zu den Maßnahmen im Bereich des Straßengüterverkehrs. Der Bundesminister für Verkehr wird in diesem Zusammenhang die für die vorgesehene Verringerung des Genehmigungskontingents im gewerblichen Güterfernverkehr gegebenen Anregungen des Bundesrates berücksichtigen.

Dagegen muß die Bundesregierung darauf bestehen, daß die Schiffahrtabgaben in dem vorgesehenen maßvollen Umfange angehoben werden. Diese Maßnahme ist aus Gründen einer besseren Anlastung der Wegekosten der Binnenschiffahrt und damit einer weiteren Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der binnenländischen Verkehrsträger notwendig. Auch bei dieser Maßnahme wird jedoch die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen berücksichtigen.

Zu Abschnitt II

Stellungnahme des Bundesrates zu den Gesetzentwürfen zum Verkehrspolitischen Programm

Zu den Änderungsvorschlägen und Anregungen des Bundesrates, die die einzelnen Gesetzentwürfe betreffen, wird wie folgt Stellung genommen.

a) Entwurf eines Gesetzes über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs

Zu 1. a), 1. b), 1. c) und 2. a)

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt

Zu 2. b)

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Der § 5 Abs. 1 des Gesetzentwurfs sieht eine Begünstigung für Berlin, das Zonenrandgebiet und die Frachthilfegebiete ohne Beschränkung auf bestimmte Güterarten vor. Außerdem sollen nach § 2 Nr. 6 des Gesetzentwurfs die Beförderungen einiger bestimmter Güterarten ohne gebietsmäßige Beschränkungen von der Steuer freigestellt werden. Dies entspricht im wesentlichen der 1955 eingeführten und bewährten Regelung in dem mit Ablauf des 31. Dezember 1967 außer Kraft tretenden Beförderungsteuergesetz. Unter diesen Umständen ist kein Grund ersichtlich, warum eine Ermächtigung zur Schaffung weiterer Steuervergünstigungen vorgesehen werden soll. Dies gilt um so mehr, als der verkehrspolitische Zweck des Gesetzes und der vorgesehenen Vergünstigungen dadurch wesentlich gefährdet würde.

Es wird darauf hingewiesen, daß bereits durch § 6 a des Güterkraftverkehrsgesetzes die Bestimmung angenommener Standorte in solchen Gebieten zugelassen ist, die die Bundesregierung als wirtschaftlich schwach und verkehrsmäßig ungünstig gelegen anerkannt hat. Diese Vorschrift wirkt sich auch im Rahmen der vorgesehenen Besteuerung zugunsten der bezeichneten Gebiete aus, weil hierdurch die steuerfreie Nahzone der in solchen Gebieten ansässigen Unternehmer so verschoben werden kann, daß eine bessere wirtschaftliche Ausnutzung möglich wird.

Zu 3.

Der Entschließung des Bundesrates ist bereits insoweit Rechnung getragen, als die Bundesregierung bei Verabschiedung des Verkehrspolitischen Programms beschlossen hat, aus dem Aufkommen der Straßengüterverkehrsteuer bis zu 50 Millionen DM zur Förderung des kombinierten Verkehrs zu verwenden (vgl. Abschnitt I. B. 5. c) [II] vorletzter Absatz des Programms). Die Bundesregierung sieht sich schon deshalb nicht in der Lage, den darüber hinausgehenden Anregungen des Bundesrates in seiner Entschließung entsprechen zu können, weil die steuerliche Belastung der Wirtschaft durch die aus verkehrspolitischen Gründen notwendige Güterverkehrsteuer im Interesse der Preisstabilität nicht erhöht werden soll. In diesem Sinne hat die Bundesregierung bereits beschlossen zu prüfen, welche verkehrspolitisch neutralen gleichwertigen kostenwirksamen Entlastungen sich ermöglichen lassen.

b) Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Zu 1.

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Nach Auffassung der Bundesregierung handelt es sich bei den Außenstellen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr nicht um Mittel- oder Unterbehörden im Sinne des Artikels 87 Abs. 3 Satz 2 GG.

Zu 2. a)

Dem Änderungsvorschlag wird zugestimmt.

Zu 2. b)

Die Bundesregierung stellt ihre Bedenken zu diesem Änderungsvorschlag zurück.

Sie hätte es begrüßt, wenn die Zuständigkeit für die vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten bei den obersten Landesverkehrsbehörden verblieben wäre. Sie geht daher bei Zurückstellung ihrer Bedenken gegen eine Delegation dieser Befugnisse davon aus, daß hierfür nur die höheren Landesverkehrsbehörden in Aussicht genommen werden und die obersten Landesverkehrsbehörden in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr auf eine einheitliche und enge Handhabung dieser Ausnahmemöglichkeiten hinwirken.

Zu 3.

Dem Änderungsvorschlag des Bundesrates, § 18 GüKG dahin zu ändern, daß die Erteilung der Genehmigung nicht mehr dem Versicherungsamt, sondern nunmehr der zuständigen Berufsgenossenschaft mitzuteilen ist, wird zugestimmt.

Jedoch sollte der Satz 2 des bisherigen § 18 GüKG nicht ersatzlos wegfallen, damit klargestellt bleibt, daß die Anzeigepflicht des Unternehmers nach der Reichsversicherungsordnung weiterhin bestehenbleibt. Satz 2 muß unter Berücksichtigung des Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetzes vom 30. März 1963 (BGBl. I S. 241) wie folgt lauten:

„Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 661 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt."

Außerdem muß die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung dann auch in § 83 Abs. 1 GüKG dadurch berücksichtigt werden, daß die Worte „das Versicherungsamt" durch die Worte „die Berufsgenossenschaft" ersetzt werden.

Zu 4. bis 9.

Den Änderungsvorschlägen des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 10.

Die Bundesregierung ist bereit, die §§ 99 ff. GüKG entsprechend der Anregung des Bundesrates zu überprüfen.

c) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Zu 1.

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Die Bundesregierung vertritt in ständiger Praxis die Auffassung, daß die Änderung eines Zustimmungsgesetzes nur dann der Zustimmung des Bundesrates bedarf, wenn durch das Änderungsgesetz Vorschriften geändert werden, die die Zustimmungsbedürftigkeit des ursprünglichen Gesetzes begründet haben.

Das Gesetz zur Durchführung der Verordnung Nr. 11 des Rates der EWG vom 1. August 1961 war nur deshalb zustimmungsbedürftig, weil in ihm Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes geändert wurden, die dessen Zustimmungsbedürftigkeit begründet hatten.

Zu 2.

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Die vorgeschlagene Erweiterung des § 21 Abs. 1 überschreitet den politischen und rechtlichen Handlungsspielraum, der von der Bundesregierung unter Berücksichtigung des geltenden Rheinregimes ausgeschöpft werden kann. Im übrigen setzt der zitierte § 31 Abs. 4 in der Fassung der Regierungsvorlage nicht — wie in der Begründung zum Vorschlag ausgeführt — voraus, daß für den grenzüberschreitenden Verkehr künftig Entgelte auf den deutschen Strecken festgesetzt werden; § 31 Abs. 4 sieht vielmehr nur vor, daß der grenzüberschreitende Verkehr die auf der deutschen Strecke für den innerstaatlichen Verkehr geltenden Entgelte einhalten muß.

Die Bundesregierung schlägt vor, dem Anliegen des Bundesrates im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens durch folgende Fassung des § 31 Abs. 4 Rechnung zu tragen:

„Wird eine Verkehrsleistung zwischen einem ausländischen und einem deutschen Lade- oder Löschplatz erbracht und schließt der Beförderungsweg Strecken ein, für die im innerdeutschen Verkehr Entgelte festgesetzt sind, so darf das Gesamtentgelt die für die deutschen Teilstrecken festgesetzten Entgelte nicht unterschreiten. Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden."

Demgemäß wird die Begründung zu dem Gesetzentwurf dahin gehend ergänzt, daß sich durch die Bindung des grenzüberschreitenden Verkehrs an die für die deutschen Streckenanteile festgesetzten Frachten über die unter A. (S. 35) angegebenen finanziellen Belastungen des Bundes hinaus Mehrausgaben zu Lasten des Bundeshaushaltes bei den Frachthilfen für Kohle und für Getreide in Höhe von etwa 5 Mill. DM ergeben werden.

Zu 3., 4., 5. a) und 5. b), 6., 7. und 8.

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt.

Zu 5. c) und 5. d)

Die Bundesregierung ist bereit, entsprechend den Anregungen des Bundesrates zu prüfen, inwieweit eine weitere Konkretisierung der Ermächtigungen nach § 32 a Abs. 4 Nr. 3 und 4 und Abs. 6 möglich ist.

Zu 9.

Dem Änderungsvorschlag wird widersprochen.

Die verfassungsmäßigen Voraussetzungen dafür, daß der Erlaß von Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz an die Zustimmung des Bundesrates geknüpft werden kann, sind nicht gegeben (Art. 80 Abs. 2 GG). Eine gewillkürte Zustimmung des Bundesrates bei dem Erlaß von Rechtsverordnungen kennt das Grundgesetz nicht.

Gegen den Änderungsvorschlag bestehen darüber hinaus auch sachliche Bedenken. Durch die nach dem Gesetz zu erlassenden Rechtsverordnungen werden Interessen der Länder nicht berührt; wohl aber würde die Bindung der Entgeltverordnungen an die Zustimmung des Bundesrates zu unvertretbaren Verzögerungen beim Inkraftsetzen neuer Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt und dadurch bei einem Vergleich mit der Rechtslage beim Güterkraftverkehr und bei der Deutschen Bundesbahn zu einer erheblichen Benachteiligung der Binnenschiffahrt führen.

d) Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Zu 1., 2. und 3.

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt.

Zu 4.

Dem Änderungsvorschlag wird zugestimmt.

Entsprechend der Systematik des Gesetzes sollte die Vorschrift, ebenso wie die gleichlautenden Vorschriften in den Sicherstellungsgesetzen, die Überschrift „Verletzung der Geheimhaltungspflicht" erhalten.